Queen Ribbon & Carbon Co. 4-55

50X1-HUM

DA INTELLIGENCE REPORT
(Use this form only in accordance with instructions in SR 380-505-5)

CLASSIFICATION

COUNTRY REPORTED ON: GDR

C

DATE OF REPORT: 12 Mar 57

SUBJECT: Transmittal of East German Railroad publications

REFERENCES

EVALUATION: doc

DATE OF INFO.

SUMMARY: DOWNGRADING DATA CANNOT BE PREDETERMINED

Reel # 126

East German railroad publications.

50X1-HUM

NOTE: Reproduction of this document in whole or in part is prohibited. If SECRET or TOP SECRET, strict compliance of the security office. All copies of this document will be destroyed in the manner prescribed by the Assistant Chief of Staff, G-2, Department of the Army.

CLASSIFICATION: CONFIDENTIAL

NOTE: This document contains information affecting the national defense of the United States within the meaning of the Espionage Act, 50 U.S.C. 31 and 32, as amended. Its transmission or the revelation of its contents in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

DA FORM 1 OCT 55 1048 REPLACES OCS FORM 17A, 1 APR 55, WHICH MAY BE USED.
CAUTION — REMOVE PROTECTOR SHEET BEFORE TYPING.

50X1-HUM

This report transmits the following East German railroad publications.

1. Betriebliche Mitteilungen der RBD Berlin "Operational Bulletins of the RBD Berlin" (Film only)

b. Dienstvorschrift zur Verhuetung von Betriebsstoerungen durch Frost und Schnee "Service regulations for the Prevention of Disturbances of Operations by Frost and Snow", 1956 (film only)

c. Verdrdnung ueber den Transport von Sprengmitteln "Ordinance on the Transportation of Explosives". (film only)

d. Verfuegungen und Mitteilungen des Ministeriums fuer Verkehrswesen "Decrees and Communications of the Ministry for Traffic" 20 Nov and 13, 20, 29 Dec 56. (Film only)

e. Uebersicht ueber dieWesentlichen Aenderungen der Fahrdienstvorschriften (Ausgabe 1954) gegenueber der Fassung von 1944 "Survey of the Essential Chnages of Traffic Service Regulations (Edition 1954) from the Version of 1944. (film only)

f. Lohnanlagen zur Direktive des Ministerums fuer Verkehrswesen und des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn zum Abschluss der Betriebskollektivvertraege 1955 "Wage Annexes to the Directive of the Ministry for Traffic and the Central Committee of the Railroad Trade Union on Conclusion of the 1955 Plant Collective Contracts" (Film only)

g. Verfuegung u. Mitteilungen des Ministeriums fuer Verkehrswesen "Ordnances and commoques of the Ministry for Traffic, 10-17 Jan 57 (film only)

h. Entwurf der Vorlaeufigen Dispatcherdienstvorschriften, Teil I, Allgemeines" (Draft of Preliminary Dispatcher Service Regulations, Part I, General"), 1957 edition. in typed form (film only)

i. Vorlaeufige Dispatcherdienstvorschriften, Teil V (part V), "Regulations for the operational locomotive service", valid from 1 Oct 56 on (in printed form) [redacted]

50X1-HUM

2. [redacted] microprint of Anweisung fuer die Ausbildung und pruefung der techn. Unterhaltungspersonals im Fernmeldeswesen "Instructions for the Training and Testing of technical maintainence personnel in Telecommunications annex to a ministerial decree of 1 June 1956.

50X1-HUM

3. [redacted] print of typed circular with instructions on "Unfallmelde- und Rettungswesen" "Accident reporting and Resuce Organization"

50X1-HUM

4. [redacted] print of Arbeitsanweisungen IIIb zur Betriebsplanaufstellung 1957 fuer den Verkehrszweig Wagenwirtschaft "Work Instructions IIIb for drawing up the 1957 plan of operations for the car management.

50X1-HUM

5. [redacted] print of typed circular "Teil II, B. Bahnhoefe ohne Bahnhofsdispatcherleitung" "Part II B, Stations without station dispatcher control.

50X1-HUM

6. [redacted] print of Betriebs-Kollektiv-Vertrag 1956 RAW Schoeneweide "Plant Collective contract 1956 RAW Schoeneweide".

50X1-HUM

7. [redacted] print of Lochkartennummernverzeichnis fuer die Abrechnung der Arbeitskraefte Punch card Number Index for the Calculation of Labor Force annex I to the regulations for determining the need and supervising expenditures for labor force and wages. Valid from 1 Jan 1956 on.

a. Vorrichtungskatalog "Device Catalog", mainly gauges and measuring instruments of the reichsbahn "Technische Zentralamt. (Apparently incomplete on same film as preceding paragraph.

50X1-HUM

8. [redacted] print of Verkehrsdienstliche Mitteilungen" Traffic Service Bulletin on "Passenger, Baggage and Express goods Traffic to the Leipzig Spring Fair 1957"

50X1-HUM

9. [redacted] print of typed copy of a draft of a collective bargaining agreement 1957, of the Fernmeldemeisterei(telecommunications center) Berlin-Ostbahnhof.

50X1-HUM

9 Incls m (424)

1. [redacted] various articles (CONF)
2. [redacted] print Instructions Telecommunications (CONF)
3. [redacted] print Accident reporting (CONF)
4. [redacted] print Work instructions (CONF)
5. [redacted] print Dispatcher control (CONF)
6. [redacted] print Plant Collective contract (CONF)
7. [redacted] print Punch card index and device catalog (CONF)
8. [redacted] print Traffic to Leipzig fair (CONF)
9. [redacted] print telecommunicationscenter (CONF)

50X1-HUM

DISTRIBUTION BY ORIGINATOR none

[redacted]

50X1-HUM

§§ 1 und 2

204 34 36

Teil II

B Bahnhof und Bahnhofsdispatcherleitung

1. Abschnitt Aufgaben des Bahnhofs

§ 1

Allgemeines

Im Bahnhofen ohne BDL obliegt den [illegible] Leitung und Überwachung der operativen Betriebsabläufe und der technischen Arbeit in seiner Dienststelle. Ist eine örtliche Aufsicht vorhanden, können dieser [illegible] Aufgaben zur eigenverantwortlichen Erledigung übertragen werden.

Zu den [illegible] Aufgaben haben die [illegible] Sicherungsdienst der [illegible] Weichenwärtern und Zugbeförderern [illegible] Dienstleitern zusammenzuarbeiten.

Mit verbindlichem Wert obliegen [illegible] die [illegible] genannten operativen Grundaufgaben. Die Aufgabenbereiche der einzelnen Dienstposten sind [illegible] voneinander abzugrenzen.

Das in Teil II A § 1 (1) über die erweiterten Aufgaben der BDL auf nicht unmittelbar durch den Dispatcher überwachten Strecken Gesagte gilt sinngemäß.

§ 2

Aufgaben des Dienstvorstehers

Der Dienstvorsteher ist für die gesamte operative Arbeit des Bahnhofs verantwortlich. Er hat den zuständigen Dienstposten die notwendigen Anordnungen zu erteilen, sie anzuleiten und zu überwachen, daß die Befehle und Anordnungen der Dispatcherleitung ausgeführt werden. Durch gute Zusammenarbeit mit den Dienstvorstehern der örtlich zuständigen Dienststellen hat er für einen betriebssicheren, pünktlichen, reibungslosen und wirtschaftlichen Gesamtbetriebsablauf zu sorgen. Allgem

Er ist für die ständige Qual[illegible] verantwortlich.

Inc 5

Sanitized Copy Approved for Release 2010/08/20 : CIA-RDP81-01043R000700020003-5

(2) Der Fahrdienstleiter hat die Ausführ
patcher erteilten Befehle und Anord
zustellen (siehe jedoch Teil I § 1

(3) Er ist für die Erledigung der ihm
samtplanerfüllung gestellten Aufgab
Durch zweckentsprechende Maximal
bestmöglichen Arbeitsablauf sicherzu
Betriebssicherheit, Pünktlichkeit
lichkeit erreicht werden.

Die gute Zusammenarbeit aller
sind von ihm zu überwachen.

Zur Klassifi
schaftlichen Ausnutzung der
Betriebsmittel wirkt er in Gemeinschaft mit den Dis
patcher rechtzeitig für

Lastmangel
Lokomotivumlaufs,

Ausgleich
Rat
der fahrenden Züge.

(4) Zusätzlich für weitere Aufgaben des Fahrdienst-
leiters gelten sinngemäß die Bestimmungen des
Teil II A § 3 (4) – (6) und (7) 2. sowie § 4 (1),
(2) (4) und (6), (10) – (12) und (14)

(5) Soweit durch besondere Erlasse
Aufgaben nach (4) dem Fahrdienstleiter
übertragen worden sind (siehe
den Ausführungsbestimmungen

Wenn keine besondere Aufsicht besteht, obliegt der
Fahrdienstleiter auch die Erledigung der Aufgaben
nach § 4 (3) und (4).

§ 4

Aufgaben der Aufsicht

(1) Die Aufsicht ist innerhalb ihres Aufsichtsbezirkes Allgemein

für die betriebssichere, [illegible] und wirtschaftliche Abwicklung d[illegible] Arbeit des Bahnhofs verantwortlich. [illegible] der FV, insbesondere der §§ 9 und [illegible] durch unberührt.

Planerfüllung

(2) Die Aufsicht ist für die ihr im Rahmen der Gesamtplanerfüllung gestellten Aufgaben verantwortlich. Sie hat deren Erledigung durch gute Arbeitsplanung, zweckentsprechende Anordnungen an die ihr operativ unterstellten Beschäftigten und enge Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stellen zu gewährleisten.

(3) Zur reibungslosen Abwicklung des Fahrdienstes und zur wirtschaftlichen Ausnutzung der Betriebsunterlagen und Betriebsmittel sind von der Aufsicht dem Fahrdienstleiter rechtzeitig vorzuschlagen:

a) [illegible] Regelgüterzügen bei Lastmangel unter Berücksichtigung des Lokomotivumlaufs,
b) [illegible] von Sonderzügen,
c) [illegible] Fall von Regelaufenthalten bei nicht dem Reiseverkehr dienenden Zügen,
d) Ablassen von nicht dem Reiseverkehr dienenden Zügen vor Plan,
e) Einleiten von Entlastungsmaßnahmen bei zu erwartenden Betriebsschwierigkeiten,
f) außerplanmäßiges Anhalten von Reise- und Güterzügen,
g) Überschreiten der Wartezeit bei Reisezügen und
h) notwendige Abweichungen von der Bahnhofsfahrordnung.

[illegible] Planes,
[illegible] Bahnhofsbedienungsplans,
[illegible] Rangierplans und

[illegible]

(5) Unterwegsbahnhöfe, für die in den GZV Achsanmeldungen vorgeschrieben sind, m[illegible]den die Anzahl der abgangsbereiten Achsen w[illegible] können zum vorgeschriebenen Zeitpunkt an di[illegible]fsicht bzw an den Vormelder (Bdl) des Zugbil[illegible]ngsbahnhofs. Dabei ist zu trennen [illegible]ach Achsen [illegible]r Unterwegsbahnhöfe bis zum Zugauflösebahnhof, [illegible]ach Achsen für den Zugauflösebahnhof [illegible] hinaus. Erfordern die Wagen eine b[illegible]stellung im Zuge, so ist dieses mit anzugeben. Außerdem meldet der Unterwegsbahnhof vor Abfahrt der Nahgüterzüge dem Dispatcher die eingestellten Wagen, getrennt nach Gattungen, beladen und leer, und die neue Belastung nach Achsen und Gewicht. Wagen bis zum Zugauflösebahnhof sind [illegible] Achsanmeldungen

Bei Übergangsfrachten mit der Richteinheit des Übergangsbahnhofs oder bei denen der Übergangsbahnhof letzter Leitungspunkt ist, sind die Bestimmungsbahnhöfe anzugeben.

Die Aufsicht des Zugbildungsbahnhofs verfährt nach Teil II A § 6.

(6) Wegen der örtlichen Sonderregelungen siehe § 3 (5). Örtliche Sonderregelungen

(7) Zur Überwachung und zum Nachweis der operativen fahrdienstlichen Arbeit kann für die Aufsicht, neben Arbeitsmittel

[illegible]

Den nach § 2 (2) zu führenden
Führung besonderer Aufzeichnungen
des Aufgabeplatzes für Fahrdienst
in den Durchführungsbestimmungen zu
[illegible]

[illegible] der Oberwerkstatt.

[illegible]

Der Gr[illegible]fertigung obliegt die Leitung und Überwachung der operativen wagendienstlichen Arbeit auf dem Bahnhof. Sie hat durch zweckentsprechende Anordnungen für die wirtschaftliche Ausnutzung der Wagen, Behälter und Lademittel und die Beschleunigung des Güterumlaufes zu sorgen. Wegen der auf Bahnhöfen mit vereinigtem Dienst vorgesehenen Regelung des operativen Wagendienstes und der Abgrenzung der Aufgaben siehe § 1. Das im Teil II A § 1 über die erweiterten Aufgaben der Bdl auf nicht unmittelbar durch den Dispatcher überwachten Strecken Gesagte gilt sinngemäß.

§ 6

Aufgaben des Dienstvorstehers

Allgemeines (1) Der Dienstvorsteher ist für die gesamte operative wagendienstliche Arbeit verantwortlich. Er hat den zuständigen Dienstposten die notwendigen Anordnungen zu erteilen, sie anzuleiten und zu überwachen, daß die Befehle und Anordnungen der Dispatcherleitung ausgeführt werden.

Durch enge Zusammenarbeit mit den beteiligten Dienstvorstehern und den Verkehrsverbänden [illegible] für den wirtschaftlichen Einsatz der Gü[illegible] und ihre [illegible] zu sorgen.

[illegible]

ten operativen Aufgaben verantwortlich.

Bei der täglichen Kontrolle sind von ihm alle Arbeitsunterlagen, die Angaben über die Erfüllung der operativen Aufgaben enthalten, stichprobenweise zu prüfen und auszuwerten.

Jede Arbeitsunterlage muß jedoch wöchentlich mindestens einmal kontrolliert werden. Die Prüfung ist durch Namenszeichen zu bestätigen.

Die Prüfung und Auswertung hat sich insbesondere zu erstrecken auf

a) das Wagenmeldebuch,
b) die Bilanz des Wagenparks,
c) den Bericht über den Wagenpark,
d) das Beiblatt zum Bericht über den Wagenpark,
e) den Bericht über den Grenzverkehr und
f) die nach den Ausführungsbestimmungen zu § 7 (5) zu führenden Arbeitsunterlagen.

Die Verpflichtung zur Beaufsichtigung des Wagendienstes nach GBV I § 36 und Beh Vo § 18 (3) bleibt hierdurch unberührt.

Der Dienstvorsteher hat Mängel in den technologischen Planunterlagen und in der operativen Arbeit, ggf in Zu[illegible] unverzüglich [illegible]

[illegible] weil [illegible] ist, [illegible] (5). Die Dienstaufsichtspflicht [illegible] Vorstehers bleibt [illegible] unberührt.

Allgemei

1 Ziffer

§ 7

Aufgaben des Wagendienstes

Der Wagendienst hat die gesamte operative wagenmäßige Arbeit auf dem Bahnhof zu leiten und zu überwachen. Er hat die Aufgabe, die Verkehrtreibenden mit Güterwagen, Behältern und Lademitteln zu versorgen, deren wirtschaftlichen Einsatz sicherzu-

Allgemei

[illegible] die ständige Beschleunigung des Wagenumlaufes anzustreben. Durch enge Zusammenarbeit mit allen Beteiligten hat er für einen reibungslosen wirtschaftlichen Ablauf der wagendienstlichen Arbeit zu sorgen.

Planerfüllung

(2) Der Wagendienst ist für die Erfüllung der wagendienstlichen Planaufgaben verantwortlich und hat den beteiligten Beschäftigten die hierzu notwendigen Anordnungen zu erteilen.

Sonstige Schwerpunktaufgaben

(3) Dem Wagendienst obliegen folgende Schwerpunktaufgaben:

a) Abgabe der Bedarfs- und Bestandsmeldungen an den Dispatcher nach den GWV I,

[illegible] Bereitstellung zur [illegible],

f) [illegible] an den Dispatcher über den Eingang, die [illegible], Beladung, Entladung und den Ausgang von Wagen,

g) verschriftsmäßige Aufstellung der Bilanz des Wagenparks, des Berichts über den Wagenpark, auch des Beiblattes zum Bericht über den Wagenpark und des Berichtes über den Grenzverkehr, sowie Weitergabe deren Angaben an den Dispatcher lt Meldeplan (Anlage 14) und

h) Unterrichtung des Dispatchers über alle den operativen Wagendienst beeinflussenden Besonderheiten und Unregelmäßigkeiten.

Örtliche Sonderregelungen

(4) Wegen der örtlichen Sonderregelungen siehe Teil II [illegible]

Arbeits-
unterlag

[illegible]

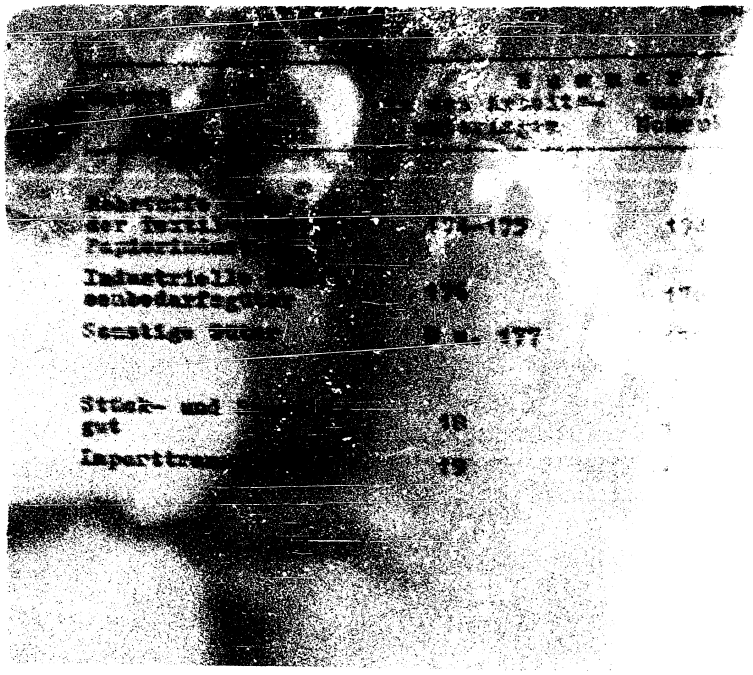
§ 3

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Gruppe	[illegible] Arbeits-[illegible]	nach der Komplexität
[illegible]	1	[illegible]
[illegible]	2	021
[illegible]	3	031-033
[illegible]	4	041-044
[illegible]	5	051
[illegible]	6	061-062
[illegible]	7	071-073
[illegible]	8	081-083
Leuchtermittel	9	091 [illegible]
Zement	10	101
Rohholz	111	111
Schnittholz	[illegible]	112
Schlacht-, Zucht- und Nutztier	[illegible]	121-123
Erzeugnisse der Landwirtschaft und der Nahrungsmittelindustrie	122, 124-125, 127-128	[illegible], 124, [illegible], [illegible]
Saat- und Pflanzgut	126	126
Kartoffeln	13	131-132
Getreide	14	141-143
Futtermittel	15	151
Zucker	16	161-162
Zellstoff und Zellwolle	171	171
Hilfs- und Zuschlagstoffe für Metallurgie und Giesserei	172	172
Erzeugnisse des Maschinenbaues	173	173



Sanitized Copy Approved for Release 2010/08/20 : CIA-RDP81-01043R000700020003-5

[redacted]

C. Belegplat[redacted]

a) Wageneingang,
b) Bereitstellung,
c) Entladung,
d) Beladung,
e) Abholung,
f) Wagenausgang,
g) Wagenbestand und
h) Wagenaufenthaltszeiten.

Dabei sind die Bereitstellung in [redacted]
in rot und die Beladung in grün [redacted]

Die Eintragungen zu a) – f) sind [redacted]
dungen des äußeren Wagendienstes [redacted]
liche Sonderregelungen sind in den [redacted]
stimmungen festzulegen.

Wagen, die auf derselben [redacted]

A-Best

POOR ORIGINAL

[illegible]

[illegible] der Zeile "Nicht-erledigte Arbeit der Schicht von ... bis ..." und "In der Schicht von ... bis ... zu erledigende Arbeit"

a) Bereitstellungsreste [illegible] leer unter [illegible]
b) Entladestelle unter Bereitstellung beladen,
c) Beladestelle unter Bereitstellung leer,
d) beladene oder leere Wagen zur Abholung unter Beladung bzw. Entladung,
[illegible] die [illegible] nach Zahlen zu berücksichtigen.

Beispiel für die Ermittlung der in der nachfolgenden Schicht noch zu erledigenden Arbeit in der Bereitstellung, leer:

[illegible] aus der Zeit während der Schicht 3 Wagen
[illegible] von einer anderen Ladestelle ① "
[illegible] derselben Ladestelle ① "
[illegible] aus der Vorschicht [illegible] "
[illegible] Wagen

Bereitstellung leer während der Schicht [illegible] Wagen
Wiederbeladung auf derselben Ladestelle ① "
Mithin Bereitstellungsreste leer am Ende der Schicht (einzutragen unter Eingang leer) 3 Wagen

Der in den Ladestellen zu Beginn der Schicht vorhandene Sagegutes (Bestand) ist auf der Zeile "Nichterledigte Arbeit der Schicht von ... bis ...", der bei Schichtende vorhandene Bestand auf der Zeile "In der Schicht [illegible] noch zu erledigende Arbeit" nachzuweisen. [illegible] ergibt sich aus der Summe der auf der gleichen Zeile unter Bereitstellung, Zat- und Beladung eingetrage-

D. Zusammenstellung der Entladung

Die Zusammenstellung der Entladung (Anlage [illegible]) dient zum Einzelnachweis der im Belegblatt für [illegible] Arbeit der Bdl summarisch nachgewiesenen [illegible] Wagen.

Als entladen sind laufend alle Wagen einzutragen, deren Entladung beendet ist. Dies gilt auch für nichtbahneigene Güterwagen, wenn eine Beförderung auf Reichsbahngleisen mit Frachtbrief oder Frachtbriefschein vorausgegangen ist sowie für Umladungen von Wagenladungsgütern. Zuladungen oder teilweise Entladungen sind ebenfalls als Entladeleistung nachzuweisen, ausgenommen Stückgutkurs- und Stückgutstaffelwagen auf Unterwegsbahnhöfen. Nicht aufzunehmen sind Weiterabfertigungen sowie zurechtgeladene Wagenladungsgüter (Regulierung der Ladung), selbst bei völliger Entladung und Wiederbeladung.

Die für die Stück- und summarische Wagenkontrolle geltenden Bestimmungen bleiben hierdurch unberührt.

Bei Schichtschluß ist die Summe der entladenen sowie der nicht entladenen und der nicht bereitgestellten [illegible] ermitteln.

E. Zusammenstellung der Beladung

Die Zusammenstellung der Beladung (Anlage [illegible]) dient zum Einzelnachweis der im Belegblatt für Örtliche [illegible] summarisch nachgewiesenen beladenen Wagen.

Als beladen sind laufend alle Wagen einzutragen, deren Beladung beendet ist. Die Beladung eines Wagens ist beendet, wenn er den Beladevorschriften entsprechend beladen worden ist und die zu seiner Beförderung vorgeschriebenen Begleitpapiere der Weiterabfertigung übergeben wurden. Dies gilt auch für eigenbahneigene Güterwagen, die mit Frachtbrief oder Frachtbriefschein auf Reichsbahngleisen befördert werden sollen sowie für die Umladung von Wagenladungsgütern. Für Zuladungen, teilweise Entladungen, Weiterabfertigungen und das Zurechtladen von Wagenladungsgütern gilt das unter D. Gesagte [illegible].

(2) Nach Beendigung der Dienstschicht sind die Leistungen auszurechnen und unter Berücksichtigung der nicht erledigten Arbeiten der vorangegangenen Dienstschicht die noch zu erledigenden Arbeiten für die nachfolgende Dienstschicht zu ermitteln. Die mit einem Kreis umgebenen Zahlen sind in der Istspalte besonders darzustellen. Sie werden nicht als Leistungen angerechnet.

Bei der Ermittlung der Reste sind auf der Zeile "Nichterledigte Arbeit der Schicht von ... bis ..." und "In der Schicht von ... bis ... noch zu erledigende Arbeit"

a) Bereitstellungsreste beladen oder leer unter Eingang beladen bzw leer,
b) Entladereste unter Bereitstellung beladen,
c) Beladereste unter Bereitstellung leer,
d) beladene oder leere Reste in der Abholung unter Beladung bzw Entladung

nachzuweisen. Dabei sind die mit einem Kreis versehenen Zahlen zu berücksichtigen.

Beispiel für die Ermittlung der in der nachfolgenden Schicht noch zu erledigenden Arbeit in der Bereitstellung, lesen:

Eingang leer aus den Netz während der Schicht	5	Wagen
Bereitstellung leer von einer anderen Ladestelle	(1)	"
Wiederbeladung auf derselben Ladestelle	(1)	"
Bereitstellungsreste leer aus der Vorschicht	2	"
abzuziehen	8	Wagen

Bereitstellung leer während der Schicht	5	Wagen
Wiederbeladung auf derselben Ladestelle	(1)	"
Mitzählen Bereitstellungsreste leer am Ende der Schicht (einzutragen unter Eingang leer)	3	Wagen

Der in den Ladestellen zu Beginn der Schicht vorhandene Wagenpark (Bestand) ist auf der Zeile "Nichterledigte Arbeit der Schicht von ... bis ...", der bei Schichtschluß vorhandene Bestand auf der Zeile "In der Schicht von ... bis ... noch zu erledigende Arbeit" nachzuweisen. Der Bestand ergibt sich aus der Summe der auf der gleichen Zeile unter Bereitstellung, Ent- und Beladung eingetragenen Wagen.

D. Zusammenstellung der Entladung

Die Zusammenstellung der Entladung (Anlage 7) dient zum Einzelnachweis der im Belegblatt für Örtliche Arbeit der Bdl summarisch nachgewiesenen entladenen Wagen.

Als entladen sind laufend alle Wagen einzutragen, deren Entladung beendet ist. Dies gilt auch für nichtbahneigene Güterwagen, wenn eine Beförderung auf Reichsbahngleisen mit Frachtbrief oder Bahnhofsschein vorausgegangen ist sowie für Umladungen von Wagenladungsgütern. Zuladungen oder teilweise Entladungen sind ebenfalls als Entladeleistung nachzuweisen, ausgenommen Stückgutkurs- und Stückgutstaffelwagen auf Unterwegsbahnhöfen. Nicht aufzunehmen sind Weiterabfertigungen sowie zurechtgeladene Wagenladungsgüter (Regulierung der Ladung), selbst bei völliger Entladung und Wiederbeladung.

Die für die Stück- und summarische Wagenkontrolle geltenden Bestimmungen bleiben hierdurch unberührt.

Bei Schichtschluß ist die Summe der entladenen sowie der nicht entladenen und der nicht bereitgestellten Wagen zu ermitteln.

E. Zusammenstellung der Beladung

Die Zusammenstellung der Beladung (Anlage 8) dient zum Einzelnachweis der im Belegblatt für Örtliche Arbeit der Bdl summarisch nachgewiesenen beladenen Wagen.

Als beladen sind laufend alle Wagen einzutragen, deren Beladung beendet ist. Die Beladung eines Wagens gilt als beendet, wenn er den Beladevorschriften entsprechend beladen worden ist und die zu seiner Beförderung vorgeschriebenen Begleitpapiere der Güterabfertigung übergeben wurden. Dies gilt auch für nichtbahneigene Güterwagen, die mit Frachtbrief oder Bahnhofsschein auf Reichsbahngleisen befördert werden sollen sowie für die Umladung von Wagenladungsgütern. Für Zuladungen, teilweise Entladungen, Weiterabfertigungen und das Zurechtladen von Wagenladungsgütern gilt das unter D. Gesagte sinngemäß.

[illegible] die sowie die [illegible] in Bestimmungen [illegible] enthält.

Die Belastungen [illegible] Eingriffungen und [illegible] Transport, Instandsetzungen und Wagen nachzuweisen. [illegible] sind der Anlage III entsprechend in den [illegible] der Spalten [illegible] verwertet. Anlage III

Der Inhalt der [illegible] sind die Angaben der Spalten [illegible] aufzunehmen. Wagen, die zur Belastung bereitgestellt werden, deren Ladefrist jedoch erst nach dem Bestandzeitpunkt beginnt, sind in der Spalte "Vorbestellung" in einer besonderen Nachweisung [illegible] Die Anschriften für die Gestellung ist durch [illegible] in Klammern zu [illegible].

1. Berichte über den Wagenpark

In den Bericht über den Wagenpark (Anlage 5) sind alle [illegible] Güterwagen, einschließlich Dienstgüterwagen und Bahndienstwagen der Güterwagenbestände der Deutschen Reichsbahn, der Bundesbahn [illegible] sowie alle nichtbundeseigenen Güterwagen, die im öffentlichen Verkehr laufen, aufzunehmen. Nicht aufzunehmen sind Bahnhofswagen, Zollverschlußwagen, Güterwagen sowie Ferkelwagen. Die Aufnahme der Wagen hat sich auf alle Bahnhofs-, Anschluß- und Privatgleise sowie Industriebahnen zu erstrecken. Bei [illegible] Güterwagen im Schnellgangwechsel [illegible] zu erfassen.

Die Erfassung des Wagenparks erfolgt durch

a) tägliche örtliche Aufnahme jedes Wagens nach dem Stand von 22 Uhr,
b) tägliche örtliche Aufnahme zu anderen Tageszeiten und Fortschreibung bis 22 Uhr oder
c) Fortschreibung im Anschluß an eine von Zeit zu Zeit durchzuführende örtliche Aufnahme.

In den Ausführungsbestimmungen ist festzulegen, welches Verfahren anzuwenden ist und welche Hilfsaufschreibungen ggf hierzu zu führen sind. 1. Bestimmungen

Wagen in Zügen, die sich um 22 Uhr im Lauf befinden,

werden dabei grundsätzlich [illegible] besonderer Bildung.
Das Diagnosehaus erfaßt [illegible] Berichte über den [illegible]
getrennt vom Bahnhofsbestand nachgeordneten.
Der Wagenpark umfaßt den [illegible] Wagenpark
den arbeitenden Wagenpark. Der [illegible]
wird nur in einer Summe nachgewiesen.
ist in der Beilage zum Bericht über den [illegible]
(Anlage 15) vorgenommen.

Zu dem [illegible] stehenden Wagenpark zählen besonders
[illegible] ZAV-Wagen [illegible]
[illegible] Ausbesserungen, sowohl
als auch der [illegible] Verkehrs- [illegible]
[illegible] Wagen der Güterwagenbauart [illegible]
mit [illegible]
[illegible] Wagen [illegible]
[illegible] auf [illegible]
[illegible] Auf den
BT V [illegible]
[illegible] verbunden. [illegible]
Wagen der Personenwagenbauart sind nicht aufgenommen.
Diese sind neben der Bauart auch an der Nummerung er-
kennbar.

a) Behandlungswagen der Güterwagenbauart 00-00-00
Behandlungswagen der Personenwagenbauart 000 000.

Die Behandlungswagen der Nummernreihe 700 und sind Wagen
der Personenwagenbauart. Auf den festgelegten Verkehrs-
und Abfallbahnen stehende Wagen zählen auch noch Been-
digung der Bewegung bzw der Waschung oder Entseuchung
bis zur Abholung durch die Rangierlok zum Nichtar-
beitenden Wagenpark. Gebäudwagen und Waschwagen sowie
nichteigene Wagen (Privatwagen), ausgenommen Werk-
wagen, die sich in rollenden Zügen oder auf anderen als
[illegible] Gleisen befinden, zählen zum Arbei-
tenden Wagenpark.

Der arbeitende Wagenpark hat nach Beilagen und [illegible]
[illegible] die sich um 22 Uhr in der Be-
[illegible] Züge, die sich in den
[illegible] Bahnhöfen befinden.

Für den Reiseverkehr eingesetzte Güterwagen scheiden nach ihrer Ausrüstung aus dem Güterwagenpark aus und sind bis zur Abrüstung nicht im Bericht über den Wagenpark nachzuweisen.

Die Wagen sind in den Spalten 16 bis 25 und a) bis e) nach den aus dem Hauptzettel bzw den Begleitpapieren zu ersehenden Zielen (dreistellige Nummern im Kreis), nicht nach Richteinheiten oder Zugbildungsaufgaben aufzuteilen. Sendungen nach fremden Verwaltungen, die in DDR-Häfen umgeschlagen werden, sind unter der Direktion nachzuweisen, in der der Umschlaghafen liegt. Die Nummer im Kreis bezeichnet mit der ersten Ziffer die Empfangsdirektion, mit der zweiten das Empfangsamt in dieser Direktion - beide in alphabetischer Reihenfolge - (siehe Anhang I, 1 VBL) und mit der dritten Ziffer den Dispatcherkreis.

6. Beiblatt zum Bericht über den Wagenpark

Das Beiblatt zum Bericht über den Wagenpark (Anlage 10) dient zur Aufgliederung des im Bericht über den Wagenpark (Anlage 9) summarisch nachgewiesenen Nichtarbeitenden Wagenparks.

In Spalte 20 sind alle Bahndienstwagen der Güterwagenbauart nachzuweisen, ohne Rücksicht auf ihren Zustand (beladen/leer, schadhaft usw) und ihren Aufenthaltsort (Bahnhofs- oder Werkstattgleise, in rollenden Zügen usw).

Reichsbahnwagen, die einem Werk zur ausschließlichen Benutzung im inneren Werkverkehr vermietet wurden, sind in Spalte 21 einzutragen. Dies gilt nicht für Wagen, die auf Grund von Ausmusterungsprotokollen der Hv V vom Güterwagenbestand abgesetzt worden sind. Die für den inneren Werkverkehr vermieteten und nicht ausgemusterten Wagen sind ohne Rücksicht auf ihren Zustand und Aufenthaltsort stets in Spalte 21 nachzuweisen.

In 22 sind alle nichtbetriebsfähigen Wagen (Ge- [illegible] Werkwagen, ein[illegible] [illegible] bahneigenen Gleisen [illegible] und von der Hv V [illegible] [illegible] einem anderen Fall [illegible]

Wagen im Arbeitenden Wagenpark nachzuweisen. Im Übrigen gilt für die Aufnahme des Nichtarbeitenden Wagenparks das unter Abschnitt F. Gesagte.

Die Gesamtsumme der im Beiblatt nachgewiesenen Wagen muß mit den Angaben in Spalte 4 des Berichts über den Wagenpark übereinstimmen. Sie ist mit den örtlichen Ergebnis der Wagenwirtschaft abzustimmen.

Alle Züge, die Güterwagen befördern, sind unter Angabe der Übergangszeit und der Zugnummer zu erfassen. Güterwagenleerzüge sind durch Unterstreichen der Zugnummer kenntlich zu machen.

Der Bericht über den Grenzverkehr ist schichtweise abzuschließen.
Um 22 Uhr übergebene Wagen zählen noch zur Arbeit des abgelaufenen Tages.

K. Sonstige Arbeitsunterlagen

Für die Führung der Vormeldeunterlagen gelten die "Anordnung für die Vormeldungen der Reisezüge" (Dv 439) und die "Richtlinien für die Vormeldungen bei Güterzügen" (Dv 486).

4. Abschnitt Aufgaben des Bahnbetriebswerkes

§ 9

Aufgaben des Lokdienstleiters

Wegen der operativen lokbetrieblichen Aufgaben des Lokdienstleiters siehe Teil V.

Betriebliche Mitteilungen

der Reichsbahndirektion Berlin

(Mbl Rbd Bln)

Herausgeber: Verwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes — Abteilung Betriebstechnik

Nr. 22 | Berlin, den 25. November 1956 | lfd. Nr. 179—188

Inhaltsverzeichnis

179. An Rbä und Bfe

Betr.: Verwendung und Unterhaltung der Hemmschuhe

Bei Überprüfungen ist festgestellt worden, daß insbesondere auf Verschiebebahnhöfen der vorschriftsmäßigen Verwendung und Unterhaltung der Hemmschuhe nicht die notwendige Beachtung zugewendet wird. Durch Verwendung falscher Hemmschuhformen werden Beschädigungen an den Gleisen und vor allem an den Auswurfvorrichtungen der Hemmschuhbremsen hervorgerufen. Die Anwendung nicht passender Hemmschuhe ist außerdem die Ursache von Betriebsunfällen. Nach der Dv 418 § 4 haben die Bahnmeistereien den Bahnhöfen nach örtlicher Prüfung der Gleise, wo Hemmschuhe [illegible] durch genaue Anweisungen über die zu verwendenden Hemmschuhformen als Anlage zum Bahnhofsbuch zu geben. Die Anlage ist als Merkblatt in den betreffenden Arbeitsräumen der Hemmschuhleger und [illegible] anzuhängen.

Wo die Anlage zum Bahnhofsbuch noch nicht aufgestellt wurde, ist sofort das Erforderliche zu veranlassen.

Des weiteren ist im Bahnhofsbuch festzulegen, oder durch besonderen Anhang bekanntzugeben, welche [illegible] zu benutzen sind und wie diese zu verwenden sind.

Die Dv 418 schreibt weiterhin vor, daß für alle Bahnhöfe mindestens jährlich einmal der Hemmschuhbestand und die Anzahl der Reserve- [illegible] festzulegen (§ 12) und [illegible] für jede Verwendungsstelle die Anzahl der Hemmschuhe zu [illegible] sind, die vorhanden [illegible] sind. Der Termin für die Prüfung der Hemmschuhe [illegible] wird [illegible] Jahr besonders bekanntgegeben.

Für die [illegible] in die Bahnhofsbücher wird [illegible]

In den [illegible] Abschnitt, Radgerät, ist unter Punkt 11 Allgemeine Bestimmungen aufzunehmen:

a) Die Bedarf an Hemmschuhen (Dv 418 § 12).

b) Die Anzahl der Reservehemmschuhe (Dv 418 § 12).

c) Festlegung, [illegible] welcher Stelle und zu welchen Zeiten [illegible] Hemmschuhe [illegible] sind (Dv 418 [illegible]).

d) Angabe [illegible] verwendenden Hemmschuhe [illegible] Bahnhofsbuches (Nr) (Dv 418 [illegible]).

Im gleichen Abschnitt sind zu FV § 85 (11) und (12) folgende Hinweise aufzunehmen:

FV § 85 (11) Anweisung über das Schmieren der Hemmschuhe siehe Anlage des Bahnhofsbuches (Nr) (Dv 418 § 6 (2)).

FV § 85 (12) Eine Aufstellung der Verwendungsorte (Aufbewahrungsstellen) und Angabe, wieviel Hemmschuhe vorhanden sein müssen (Dv 418 § 7 (1)).

Zur Bekämpfung von Wagenbeschädigungen wird auf folgende Punkte besonders hingewiesen:

1. [illegible] unbeschädigte Hemmschuhe in der vorschriftsmäßigen Lagenabmessung verwendet werden (Dv 418 § [illegible]).
2. Das Bremsen durch Hemmschuhe in den Herzstücken von Weichen ist verboten.
3. Das kurzgekoppelte Anlaufen von Wägen ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Rbd Berlin zugelassen. [illegible] zu FV § 25 (3) zu vermerken.
4. Bei Schäden an den Auswurfvorrichtungen [illegible] Hemmschuhbremsen ist die zuständige Bm zu benachrichtigen.

(Z. V. Bfe Bln vom 13. 11. 56 — 2/112)

[illegible]

180. An R5a und Bfe

Betr.: Berechnung des Reisegewichts

Mit Telegrammbrief Verg Vpr op D vom 18. 9. 1956, ist angeordnet worden, daß übergangsweise die Reisegewichte für die Ausfertigung des Bremszettels und für die Abrechnung getrennt nach zwei Arten zu ermitteln sind. Wir weisen darauf hin, daß diese getrennte Berechnung nur bis zum 31. 12. 1956 vorzunehmen ist. Ab 1. 1. 1957 ist das Reisegewicht, wie in der FV und der VBL vorgesehen ist, nach der Formel Sitzplätze × 8 für alle Unterlagen zu berechnen.

106

Im Dienstunterricht Monat Dezember ist diese Anordnung zu behandeln.

(R. V. Bfe [illegible] vom 12. 11. 56 — 2/112)

[illegible]

181. An Rbä und Bahnhöfe

Betr.: Bedarf an Druckstücken der „Betrieblichen Mitteilungen"

Auf den Bahnhöfen muß gewährleistet sein, daß alle Betriebseisenbahner von den „Betrieblichen Mitteilungen" Kenntnis nehmen. Dazu sind die Dienstposten festzulegen, wo die Druckstücke umlaufen müssen sowie die Zeiten, die sie auf dem Posten zur Einsichtnahme bleiben. Ebenfalls ist festzulegen, welcher Dienstposten die Druckstücke nach dem Umlauf zur Sammlung nimmt.

Sollte trotz dieser organisatorischen Maßnahmen die Zuteilung der „Betrieblichen Mitteilungen" nicht ausreichend sein, ist für das Jahr 1957 der Mehrbedarf beim Rba bis zum 10. 12. 1956 anzufordern. Die Rbä melden nach Prüfung den neuen Bedarf bis zum 20. 12. 1956 bei der Rbd Berlin an.

(B+V II-1 Ba vom 16. 11. 56 — 21112)

gez.: Funke

182. An Rbä und Bfe

Betr.: Vormeldung der Reisezüge

Der nach der Anordnung für die Vormeldungen der Reisezüge (Dv 439 § 3) aufzustellende Meldeplan ist mit Gültigkeit vom 30. 9. 1956 neu herausgegeben worden.

Alle Zugführer, die meldepflichtige Züge begleiten, erhalten ein Stück zum persönlichen Gebrauch. Für die Dispatcheraufsichten und übrigen Zugführer ist in den Diensträumen ein Druckstück auszulegen.

Der Meldeplan wurde den Rbä zur Verteilung übersandt. Die Bfe überwachen den Eingang. Der alte Meldeplan vom 3. 6. 1956 ist hiermit ungültig.

Im übrigen wird auf unsere Verf Mbl Bln 84/56 verwiesen.

(B+V II-1b Bau vom 2. 11. 56 — 21114)

gez.: Funke

183. An Rbä und Dienststellen

Betr.: Benutzung und Bewirtschaftung der Güterzugpackwagen (Pwg)

Die Ein- und Ausgangsnachweise für Pwg werden in den nächsten Tagen vom ZDL Dresden zugestellt. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf die Mbl Rbd Bln 57/7/56 und 132/14/56 hin.

(B+V IIIa 2a Bbgn 21129)

gez.: i. V. Barth

184. An Rbä, Bfe und Bw

Betr.: Selbstunterricht für den Monat Dezember

a) **für die 49. Woche (2. 12.—8. 12. 56)**

Fahrdienstleiter	§ 7 FV
Weichenwärter	§ 5 Bl StV
Aufsichten	§ 24 (9) FV Anl 28 FV)
Rangierpersonal	§ 86 FV
Zugbegleitpersonal	§ 24 (9) FV Anl 28 FV)
Lokpersonal	AB 181/185 zur ESO
Schrankenwärter	AB 224/225 zur ESO

b) **für die 50. Woche (9. 12.—15. 12. 56)**

Fahrdienstleiter	§ 8 FV
Weichenwärter	§ 6 Bl StV
Aufsichten	§ 46 (6) FV (Anl 31 FV)
Rangierpersonal	§ 87 FV
Zugbegleitpersonal	§ 46 (6) FV (Anl 31 FV)
Lokpersonal	AB 186—190 zur ESO
Schrankenwärter	AB 226—227a zur ESO

c) **für die 51. Woche (16. 12.—22. 12. 56)**

Fahrdienstleiter	§ 9 FV
Weichenwärter	§ 7 Bl StV
Aufsichten	§ 47 (1) FV (Anl 32 FV)
Rangierpersonal	§ 88 FV
Zugbegleitpersonal	§ 47 (1) FV (Anl 32 FV)
Lokpersonal	AB 191—195a zur ESO
Schrankenwärter	AB 228—231 zur ESO

d) **für die 52. Woche (23. 12.—29. 12. 56)**

Fahrdienstleiter	§ 10 FV
Weichenwärter	§ 8 Bl StV
Aufsichten	§ 48 FV (Anl 34 FV und Anl 1 VBL)
Rangierpersonal	§ 89 FV
Zugbegleitpersonal	§ 48 FV (Anl 34 FV und Anl 1 VBL)
Lokpersonal	AB 196—206 zur ESO
Schrankenwärter	AB 232—242 zur ESO

e) **für die 1. Woche (30. 12. 56—5. 1. 57)**

Fahrdienstleiter	§ 11 FV
Weichenwärter	§ 9 Bl StV
Aufsichten	§ 48 (1) FV Anl 35 FV)
Rangierpersonal	§ 90 FV
Zugbegleitpersonal	§ 48 (1) FV (Anl 35 FV)
Lokpersonal	AB 207—220 zur ESO
Schrankenwärter	AB 243—248 zur ESO

(B+V Ka-Sch 2 vom 12. 11. 56 — 21621)

gez.: Ewert

185. An alle B+V-Dienststellen

Betr.: Themen für die Erteilung der Dienstunterrichte durch Bezirkslehrer und Dienstvorsteher im Dezember 1956

Bezug: Vfg der Rbd Berlin — K III — 15 — KPud vom 17. 2. 1954

Betriebsdienst (einschl. S-Bahn)

A. Allgemein

Für Beschäftigte des

a) **Weichen- und Stellwerksdienstes**
Was ist unter dem Begriff „Signalabhängigkeit" zu verstehen, wann gilt sie als aufgehoben und welche Maßnahmen sind dann zu treffen?

b) **Aufsichtsdienstes**
Fahrlässige Beschädigung der Hemmschuhe und ihre mißbräuchliche Verwendung.

c) **Rangierdienstes**
Fahrlässige Beschädigung der Hemmschuhe und ihre mißbräuchliche Verwendung.

d) **Zugbegleitdienstes**
Fahrlässige Beschädigung der Hemmschuhe und ihre mißbräuchliche Verwendung.

e) **Schrankenwärterdienstes**
Wie verhält sich der Schrankenwärter gegenüber der Meldung „Betriebsgefahr, haltet Züge zurück"?

f) **Zugmeldedienstes**
1. Welche Bestimmungen sind beim Rückmelden zu beachten?
2. Arten der Fernsprecher.

Literaturhinweis:

zu a) § 21 FV Abs 6—9
zu b) §§ 10 und 11 der Hemmschuhvorschrift
zu c) §§ 10 und 11 der Hemmschuhvorschrift
zu d) §§ 10 und 11 der Hemmschuhvorschrift
zu e) § 30 Abs 8 der FV
zu f) 1. § 14 FV
2. § 4 der Fernsprechvorschrift.

B. S-Bahn

Für Beschäftigte des

Aufsichts- und Stellwerksdienstes

a) Wie ist das Verhalten gegenüber erloschenen oder nicht eindeutigen Signalverbindungen?

b) Wie erfolgt die Vorbeifahrt an einem gestörten Hp-Signal, wenn das Ersatzsignal ebenfalls gestört ist?

Literaturhinweis:

DV Bln 512 (SSFV)
zu a) § 9A. f)
zu b) § 9B. (2)

Güterverkehr

Für Beschäftigte des

a) **Lade- und Beförderungsdienstes**
Abrichtung und Behandlung von Planwagen.

b) **Abfertigungsdienstes**
Ablieferungshindernisse. Verzögerung der Abnahme.

c) **Ermittlungsdienstes**
Fehlmeldung an das Deutsche Ausgleichamt.

Literaturhinweis:

zu a) GBV I § 37
zu b) DEGT Teil I Abt. A § 80
GAV § 38, VM 83/13/55
zu c) ErmV § 6.

Reiseverkehr

A. Fernverkehr

Für Beschäftigte des

a) **Fahrkartenverkaufsdienstes**
Anwendung der neuen Entfernungstafel nach Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn.

b) **Gepäckabfertigungsdienstes**

c) **Fahrladeschaffnerdienstes**

d) **Zugführer- und Zugschaffnerdienstes**

Zu a)—d):
Aufgaben zur Abwicklung des Weihnachts- und Neujahrsverkehrs.

Literaturhinweis:

zu a) Entfernungstafel nach Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn gültig vom 15. 11. 1956, Teile A—N und M—Z
zu a)—d)
VM Nr 360/45/56 und die weiteren hierüber erlassenen innerdienstlichen Verfügungen.

B. S-Bahn

Für Beschäftigte des

a) **Aufsichts- und Bahnhofsschaffnerdienstes**
Was besagen die Bestimmungen über das Prüfen und Lochen der Fahrausweise?

b) **Fahrkartenverkaufsdienstes**
Welche Bestimmungen bestehen über das Nachlöseverfahren im Berliner S-Bahnverkehr?

Literaturhinweis:

zu a) PBV (S-Bahn) §§ 20 und 21
zu b) PBV (S-Bahn) § 22 und Anhang I und II

(Rbd Berlin B+V Ka-Sch 2 vom 17. 11. 56 — 21621)

gez.: i. V. Ewert

186. An Rbä und Bfe

Betr.: Ausrüstung mit Glasstrahlblenden

In letzter Zeit häufen sich die Anfragen bezüglich der Belieferung mit Glasstrahlblenden.
Es wird hiermit bekanntgegeben, daß im Sfw Baumschulenweg, Sicherungslager Schöneweide noch ausreichend Glasstrahlblenden für Hauptsignale vorhanden sind.
Da die Anforderung für 1957 ebenfalls über das Sfw läuft, sind diese Materialien auch weiterhin dort abzufordern.

(B+V-Mv vom 20. 11. 56 — 26715)

gez.: Ewert

187. An Rbä, Bfe und Bm

Betr.: Abstellen von Propanauftaugeräten in Stellwerksanlagen

Um den Schwierigkeiten für die Abstellung der Auftaugeräte mit Propangasflaschen zu begegnen, und die Abstellung möglichst in der Nähe der Verwendungsstellen zu erreichen, wurde von der Technischen Überwachung folgende Ausnahmegenehmigung (TÜ 1 — 535 — 793/56 vom 25. 10. 56) erteilt:

„Bis zum 15. April 1957 dürfen in den unteren Räumen der Stellwerke bis 2 Auftaugeräte mit Propangasflaschen abgestellt werden.
Der Fußboden des Raumes darf nicht tiefer liegen als das umgebende Erdreich.
Im Raum darf keine offene Feuerstelle (Ofen), ebenso auch keine Schornsteinklappe vorhanden sein.
Als künstliche Beleuchtung darf nur elektrische Beleuchtung verwendet werden. Die elektrische Beleuchtung muß in einwandfreiem Zustand sein und muß monatlich überprüft werden. Es sind Glühlampen mit geringster Wattstärke zu verwenden. Im Raum dürfen keine leicht brennbaren Gegenstände und Stoffe gelagert sein. Die Ventile der Propangasflaschen sind vor dem Abstellen im Raum auf Dichtigkeit zu prüfen (Abpinseln mit Seifenwasser). Reserveflaschen dürfen nicht im Raum abgestellt sein. An der Tür dieses Raumes ist außen ein Warnschild mit folgendem Wortlaut anzubringen:

„Achtung! Explosionsgefahr!
Rauchen und Betreten mit Feuer und offenem Licht ist verboten!"

Die Propangasflaschen dürfen bei Frost nur mit warmem Wasser (höchstens 40 Grad Celsius) angewärmt werden.
Für die Abstellung der Auftaugeräte ist ein Verantwortlicher zu bestimmen."

(B+V-Mv vom 20. 11. 56 — 26715)

gez.: Ewert

188. An Rbä und Bfe

Betr.: Verbot von Rangierfahrten, die Zugfahrten gefährden können — FV § 80 (4)

Vom MfV, Hv B+V ist mit Verfg B+V II-1 (5A) 33. vom 12. 7. 56 angeordnet worden:
Nach den Bestimmungen der FV § 80 (4) hat das Amt (in den Bahnhofsbüchern) festzulegen, was als eine die Zugfahrt gefährdende Rangierbewegung anzusehen ist.
Die Angaben sind zweckmäßig in einer Übersicht nach dem Muster der Anlage zusammenzustellen.
Schutzweichen, Gleissperren und Gleissperrsignale gelten als unmittelbare Flankenschutzeinrichtungen. Beim Vorhandensein solcher Einrichtungen sind in der Regel in vorstehend genannte Übersicht keine Angaben über ein Rangierverbot aufzunehmen. Von Fall zu Fall ist zu entscheiden, ob für geschobene Rangierfahrten besondere Sicherheitsbestimmungen zu treffen sind.

Wo unmittelbare Flankenschutzeinrichtungen nicht vorhanden sind, ist ein grundsätzliches Rangierverbot auszusprechen.
Das Wartezeichen — Kennzeichen K 11 — gilt nicht als unmittelbarer Flankenschutz. Auf Gleisen, an denen als Zeichen für den Rangierdienst nur das K 11 vorhanden ist, darf, solange in benachbarten Gleisen die Ein- und Ausfahrt für einen Zug freigegeben ist, nicht rangiert werden. Das Verbot ist in der Übersicht auszusprechen.
In nicht zu umgehenden Sonderfällen darf das Amt zu vorstehendem Verbot Ausnahmen zulassen. Ob in solchen Fällen bis zum Kennzeichen K 11 oder auch bis zu einem anderen bestimmten Punkt, z. B. bis in Höhe des Wasserkrans, eines Hauptsignals oder eines anderen markanten Punktes — Grenzzeichen sind nicht als markante Punkte anzusehen — Rangierfahrten zugelassen werden können, entscheidet das Amt. Die Stellen sind in der Übersicht genau zu bezeichnen.
Bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ist ein sehr strenger Maßstab anzulegen. Die betriebliche Notwendigkeit ist in jedem Einzelfall eingehend zu untersuchen. Auf den Bfen, auf denen die Rangierarbeiten durch das Zugbegleitpersonal ausgeführt werden, darf von vorstehender Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung kein Gebrauch gemacht werden.
Die FV geben keinen Hinweis, wer für die Einhaltung der Bestimmungen über ein Rangierverbot verantwortlich ist. Die Rangierbewegung wird unmittelbar vom Rangierleiter durch den Rangierauftrag ausgelöst. Der Rangierleiter läßt jedoch keine Zugfahrt zu, so daß ihm die Beachtung von FV § 80 (4) primär nicht obliegen kann. Der Erstverant-

Vorsicht kann nur ein Betriebseisenbahner sein, der die Zugfahrt zulässt und das ist im allgemeinen der Weichenwärter. Ein Weichenwärter darf daher keiner Rangierbewegung zustimmen, solange die Ein- oder Ausfahrt für einen Zug freigegeben ist, wenn diese Bewegung nach dem Bahnhofsbuch eine gefährdende Rangierbewegung ist.

Ebenso darf ein Weichenwärter keine Ein- oder Ausfahrt für einen Zug freigeben, wenn er vorher einer Rangierbewegung zugestimmt hat, die nach dem Bahnhofsbuch für die Zugfahrt eine gefährdende Rangierbewegung ist.

Für die Verhinderung von Rangierbewegungen, an denen **kein Weichenwärter beteiligt ist,** stehen zwei Möglichkeiten offen. Entweder wird vorgeschrieben, daß zu **jeder Rangierbewegung** auf dem betreffenden Gleis eine Zustimmung eingeholt werden muß, oder der in Spalte 3 der Übersicht genannte Dienstposten wird verpflichtet, vor Zulassung einer Ein- oder Ausfahrt das Rangierverbot auszusprechen. Die näheren Bestimmungen sind in den Bahnhofsbüchern festzulegen.

Zusatz der Rbd Berlin:

Von den Rbd sind inzwischen die Bahnhofsbücher überprüft und Ergänzungen angeordnet worden. Es wird darauf hingewiesen, daß Änderungen im Bahnhofsbuch vor dem Inkrafttreten den Beteiligten durch Namenszeichenunterschrift bekanntzugeben sind.

Zu FV § 80 (1) **Anlage**

Übersicht
über betriebliche Anordnungen für den Flankenschutz

1	2			3
	sind Rangierfahrten verboten			Die Einhaltung des Rangierverbots überwachen
Solange freigegeben ist, die Fahrt	a) im Gleis	b) in Richtung	c) über ... hinaus	
V 1	2	Abgf	4	Angestellter Wärter Stellwerk 2.
			Wasserkran	Wärter Stellwerk 1
	3		K 11	Wärter Stellwerk 2
		usw		

Bei FV § 80 (1) ist auf diese Verfügung hinzuweisen.
(Ergänzung zu FV Nr. 25).

(B. V fl-1 Bavf 10 vom 12. 11. 56 — 21 f 12)

gez.: Funke

Druck: VEB Berliner Druckhaus, Berlin NO55, Prenzlauer Allee 87/93 BG 084/56 1.1

Verfügungen und Mitteilungen

des Ministeriums für Verkehrswesen

1956	Berlin, den 20. Dezember	

Empfehlungen

des Ministeriums für Verkehrswesen und des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn für den Abschluß der Betriebskollektivverträge in den Betrieben der Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes, der Maschinenwirtschaft, der Bahnanlagen, des Sicherungs- und Fernmeldewesens und der Wagenwirtschaft für das Jahr 1957

An

alle Betriebs- und Gewerkschaftsleitungen

Die Betriebskollektivverträge für das Planjahr 1957 erhalten im Kampf um die Erfüllung des zweiten Fünfjahrplanes, um die Einführung der modernen Technik und einer rationellen Technologie sowie die Durchführung großer sozialer Maßnahmen erhöhte Bedeutung.

Durch die geplante Steigerung der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion sowie durch die Erweiterung des Innen- und Außenhandels und des großen Investitionsprogrammes der volkseigenen Wirtschaft werden hohe Anforderungen an die Deutsche Reichsbahn gestellt.

Die Lösung dieser großen Aufgaben wird eine weitere Verbesserung des Lebensstandards ermöglichen und die Überlegenheit der sozialistischen Gesellschaftsordnung in ökonomischer und sozialer Beziehung gegenüber der monopolkapitalistischen Ordnung Westdeutschlands unter Beweis stellen und dazu beitragen, den Zusammenschluß der Arbeiter ganz Deutschlands zu fördern.

Die Vorschläge des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands auf seiner 28. Tagung zur schrittweisen Verkürzung der Arbeitszeit in der Industrie, zur Erhöhung der Renten und zum Bau von zusätzlichen 100 000 Wohnungen können aber nur mit Hilfe der Massen, mit ihrer gewaltigen schöpferischen Aktivität verwirklicht werden.

Die Betriebskollektivverträge sind ein wichtiges Mittel zur Verwirklichung dieser sozialistischen Prinzipien und dienen der allseitigen Interessenvertretung der Arbeiter und Angestellten. Sie tragen entscheidend zur politischen und ökonomischen Stärkung der Deutschen Demokratischen Republik bei. Dazu ist erforderlich, daß die Werktätigen fest und geschlossen zu unserer Regierung und Partei der Arbeiterklasse stehen und gemeinsam die vor uns stehenden großen Aufgaben lösen.

I.

Um die Eisenbahner aktiv an der Lösung der für das Jahr 1957 gestellten großen Aufgaben zu beteiligen und die Verantwortung der Betriebs- und Gewerkschaftsleitungen für die ständige Verbesserung der materiellen, sozialen und kulturellen Lebensbedingungen der Arbeiter, Angestellten und der Angehörigen der technischen Intelligenz zu erhöhen, sind in folgenden Betrieben der Hauptverwaltung Betrieb und Verkehr, Maschinenwirtschaft, Bahnanlagen, Wagenwirtschaft und Sicherungs- und Fernmeldewesen, bis zum 28. 2. 1957 Betriebskollektivverträge abzuschließen:

Reichsbahnämter,	Signal- und Fernmeldewerkstätten,
Bahnbetriebswerke,	Signal- und Fernmeldemeistereien,
Starkstrommeistereien,	Signalmeistereien,
Kraftwagenbetriebswerke,	Fernmeldemeistereien,
Bahnbetriebswagenwerke,	Fahrleitungsmeistereien,
Bahnmeistereien,	S-Bahn,
Bauzüge,	Schwellenwerk Zernsdorf,
Hochbaumeistereien,	Waldeisenbahn Muskau,
Oberbauwerke,	Bahnkraftwerke,
Brückenwerkstatt,	Reichsbahn-Kraftwerk Muldenstein.
Brückenmeistereien,	

Der Betriebskollektivvertrag für das Jahr 1957 wird als gegenseitige Verpflichtung zwischen der Betriebsleitung und dem Kollektiv der Arbeiter und Angestellten, vertreten durch die Betriebsgewerkschaftsleitung (beim Reichsbahnamt und der Verwaltung S-Bahn durch den Gebietsvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn), auf der Grundlage des Betriebsplanes und der vorliegenden Empfehlungen des Ministeriums für Verkehrswesen und des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn abgeschlossen.

II.

Gliederung und Inhalt der Betriebskollektivverträge

Der Betriebskollektivvertrag soll gegenüber den vorhergehenden Jahren in seinem Inhalt kürzer, übersichtlicher und konkreter werden, d. h., daß nur grundsätzliche Verpflichtungen zu den einzelnen Problemen aufgenommen werden. Für die Erfüllung der einzelnen Verpflichtungen im Betriebskollektivvertrag sind die jeweils Verantwortlichen zu benennen.

Der Betriebskollektivvertrag soll für das Jahr 1957 insgesamt 4 Abschnitte umfassen:

A. Aufgaben zur Planerfüllung, Steigerung der Arbeitsproduktivität, Senkung der Selbstkosten, Weiterentwicklung der Technik und zur Erhöhung der Qualität der Arbeit.

B. Betriebliche Bestimmungen zur Regelung der Entlohnung und Arbeitsnormung, Aufgaben zur Heranbildung von fachlichem Nachwuchs und zur Qualifizierung der Werktätigen.

C. Aufgaben zur Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, der Sozialversicherung, der Arbeiterversorgung und des Feriendienstes.

D. Aufgaben auf dem Gebiete der kulturellen Massenarbeit und des Sports.

Schlußbestimmungen.

Für den Betriebskollektivvertrag 1957 werden keine Anlagen erarbeitet. Dafür sind in den einzelnen Abschnitten des Betriebskollektivvertrages grundsätzliche Verpflichtungen zu übernehmen, die die Durchführung der Aufgaben auf dem Gebiete der Frauen- und Jugendförderung, des Arbeitsschutzes und des technisch-organisatorischen Fortschrittes sichern. Die detaillierten Teilaufgaben müssen Bestandteile der Arbeitspläne der jeweiligen Leitung, Abteilung und Wirtschaftsfunktionäre werden.

Um eine gute Übersicht und Kontrolle der Verpflichtungen zu erreichen, ist die Gliederung und Bezeichnung der einzelnen Abschnitte einzuhalten.

Der Betriebskollektivvertrag soll in Verwirklichung der von der Regierung gestellten Aufgaben genau festgelegte Verpflichtungen zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und Senkung der Selbstkosten enthalten.

In den einzelnen Hauptverwaltungen sind mit Hilfe des Betriebskollektivvertrages folgende Schwerpunkte zu lösen.

Abschnitt A

Im Bereich der Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes

Ausnutzung aller Reserven, die in den Standzeiten der Fahrzeuge liegen, um den Wagenumlauf gegenüber dem Jahr 1956 um 4,3 Prozent zu beschleunigen.

Verantwortungsbewußte Vorbereitung und Einführung des Vierbrigadesystems im stationären operativen Dienst.

Ausarbeitung weiterer einheitlicher technologischer Arbeitsprozesse zwischen Bahnhöfen und Anschlußbahnen. Gründliche Analyse des Einsatzes der Rangierlokomotiven.

Verstärkter Kampf gegen Wagen- und Ladegutbeschädigungen sowie Unregelmäßigkeiten im Rangier- und Ladedienst. Verbesserung der Qualität der Arbeit durch Vermeidung von Bahnbetriebsunfällen.

Kampf um die Einhaltung des Fahrplans. Planmäßige Bildung von geschlossenen Zügen, Ganzzügen und schweren Zügen im Regelplan.

Verbesserte Auslastung der Güterwagen im Ladungs- und Stückgutverkehr um mindestens 1,3 Prozent.

Weitere Verbesserung des Reise- und Berufsverkehrs.

Mechanisierung und Verbesserung der Arbeitsorganisation im Lade-, Abfertigungs- und Rangierdienst.

Verbesserung des Verhältnisses — Leistungstonnen zu Verkehrstonnen — u. a. durch gute Organisation der richtungsweisen Annahme und des Rollfuhrverkehrs.

Im Bereich der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft

Größte Auslastung und Erhöhung der Einsatzzeit der Lokomotiven.

Senkung des spezifischen Kohlenverbrauches um mindestens 0,9 Prozent.

Anwendung des Auswaschumwälzverfahrens und der Methode — feuerloses Anheizen — zur Verkürzung der Standzeiten der Lokomotiven.

Weitgehendste innere Kesselspeisewasseraufbereitung zur Vermeidung von Kesselschäden durch Kesselstein.

Bessere Anwendung der Lokpflegemethode „Lenin".

Anwendung der Schnellreparaturmethode und unbedingte Einhaltung der Fristarbeiten an Lokomotiven.

Senkung der Zuglaufstörungen durch tägliche Überwachung und Auswertung der Ursachen.

Senkung der Ausfall- und Wartezeiten um mindestens 50 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Mechanisierung des Kohlenumschlages.

Im Bereich der Hauptverwaltung Bahnanlagen

Planmäßige Gleispflege.

Beseitigung von Langsamfahrstellen.

Verstärkte Verschweißung der Schienen auf Haupt- und Nebenstrecken und in den Ablaufanlagen (Langschienenoberbau), um dadurch die Schienenbrüche und Unfälle zu vermeiden. Erhöhung der Qualität in den Bahnmeistereien.

Erhöhung der Qualität aller Oberbauarbeiten durch Abgabe von Gewährleistungsfristen für geleistete Oberbauarbeit.

Beschaffung von Gleisbaumaschinen und Geräten für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und zur Beseitigung der körperlich schweren Arbeit.

Ausbildung und Aufstellung von Schweißtrupps in den Bahnmeistereien.

Aufarbeitung des gebrauchten Materials, Beschleunigung des Materialumlaufes, bessere Aussortierung der hölzernen Schwellen, bessere Gütekontrolle des eingehenden Neumaterials — insbesondere Kleineisen — in den Oberbauwerken.

Zusätzliche Schweißungen von neuen Schienen für die Reichsbahndirektion Halle durch die Oberbauwerke Wülknitz, Eberswalde und Königsborn.

Streckenweise Unterhaltung der Brückenbauwerke.

Steigerung der Arbeitsproduktivität durch bessere Arbeitsvorbereitung, Ausschaltung von Stillstandszeiten und kontinuierliche Materialzufuhr.

Aufstellung von Leistungsverzeichnissen.

Einführung von Garantiestreifen bei den Anstricharbeiten und Einführung von Garantiepässen.

Steigerung der Arbeitsproduktivität auf Grund der Einführung der streckenweisen Unterhaltung.

Bildung von Komplexbrigaden.

Ausführung der Unterhaltungsarbeiten auf der Grundlage von Leistungsverzeichnissen.

Verbesserung des Transports der Baustoffe durch Beschaffung geeigneter Transportmittel (LKW).

Im Bereich der Hauptverwaltung Sicherungs- und Fernmeldewesen

Verbesserung der Wartungs- und Unterhaltungsarbeiten an den Handvermittlungen, Basa, Verstärker, Trägerfrequenz-Fernsprecheinrichtungen, Dispatcheranlagen, Fernschreibeinrichtungen und an sonstigen Übertragungssystemen.

Sorgfältige Überprüfung der Standfestigkeit der Freileitungsgestänge.

Einwandfreie Prüfung und schnelle Entstörung der Sicherungsanlagen. Laufende Ergänzung und schnelle Anfertigung fehlender Schalt-, Block- und Kabelpläne.

Abschluß von gegenseitigen Vereinbarungen zwischen den Signal- und Fernmeldemeistereien, Signalmeistereien und Fernmeldemeistereien und den Baudienststellen über pflegliche Unterhaltung der isolierten Schienen und Strecken.

Abschluß von gegenseitigen Vereinbarungen zwischen Signal- und Fernmeldemeistereien, Signalmeistereien und Fernmeldemeistereien und Betriebsdienststellen über die Pflege und das Ölen der den Betriebsdienststellen zugewiesenen Sicherungsanlagen.

Im Bereich der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft

Durch Senkung der Durchlaufzeiten für Schadwagen und Unterschreiten der Kennziffern für Schadwagenrestbestände um 5 Prozent, eine weitestgehende Ausnutzung des Güter- und Reisezugwagenparkes zu erreichen.

Eine weitgehende Senkung der Plankosten für die Planleistung in der Wagenreinigung durch Ausarbeitung neuer technologischer Prozesse zu erzielen.

Erhöhung der Reisekultur durch qualitative Arbeitsausführung.

Die Beanstandungen an den ausgeführten Arbeiten soweit zu vermindern, daß das Höchstmaß der Nacharbeit nicht mehr als 2 Prozent beträgt.

Anwendung der Schnellreparaturmethode bei der Reisezugwagenbetriebsuntersuchung (RU).

Durch Mechanisierung der Innen- und Außenreinigung der Reisezugwagen eine Verminderung des Einsatzes von körperlicher Arbeitskraft zu erzielen.

Zur Lösung dieser Schwerpunktaufgaben für das Planjahr 1957 wird allen Betrieben der Hauptverwaltungen empfohlen, folgende Maßnahmen durchzuführen und deren Erfüllung durch Übernahme von Verpflichtungen im Betriebskollektivvertrag zu sichern;

Organisierung des sozialistischen Wettbewerbes auf der Grundlage des aufgeschlüsselten Betriebsplanes von Brigade zu Brigade und von Mann zu Mann (SF = Meisterbereich, Meisterbereich);

Durchführung von Betriebsvergleichen und Erfahrungsaustauschen:

Unterstützung der Rationalisatoren- und Erfinderbewegung zur Verbesserung des Betriebsablaufes sowie der Verringerung der körperlich schweren Arbeit;

planmäßige Durchführung und Auswertung der Produktionsberatungen sowie Verwirklichung der Vorschläge;

Einführung und Auswertung von neuen Arbeitsmethoden und Organisierung des Tages des Meisters.

Abschnitt B

Die Verpflichtungen und Bestimmungen in diesem Abschnitt sollten darauf gerichtet sein, das Prinzip der materiellen Interessiertheit an den Produktionsergebnissen und das ökonomische Gesetz der Verteilung nach Arbeitsleistung noch besser durchzuführen sowie den vorhandenen Lohnfonds richtig auszunutzen. Dabei kommt es besonders auf folgende Verpflichtungen an:

Ausarbeitung eines Planes der Normenarbeit und Ausarbeitung von technisch begründeten Materialverbrauchsnormen zur Einführung von persönlichen Konten.

Überarbeitung der bestehenden bzw. Abschluß betrieblicher Prämienvereinbarungen insbesondere für die Zeitlöhner auf der Grundlage des vorhandenen Lohnfonds.

Sicherung des bisherigen Verdienstes der Arbeiter und Angestellten bei der Einführung der verkürzten Arbeitszeit.

Auf die Bestimmungen über die Entlohnung, die in den Lohnanlagen geregelt sind, ist in diesem Zusammenhang nur zu verweisen.

Weiterhin werden in diesen Abschnitt Verpflichtungen zur Heranbildung von fachlichem Nachwuchs und zur planmäßigen Qualifizierung der Werktätigen aufgenommen. Das sind vor allem folgende Verpflichtungen:

Maßnahmen zur Förderung von Frauen und Jugendlichen.

Erhöhung der fachlichen Qualifikation der Eisenbahner durch Aneignung des technischen Wissens unter besonderer Beachtung der in den Reichsbahndirektionen festgelegten Perspektivpläne.

Vordringliche planmäßige Qualifizierung der Eisenbahner für das Vierbrigadesystem.

Durchführung von Arbeitsplatzanalysen zur Erhöhung des Anteiles der Frauen, Jugendlichen und Schwerbeschädigten.

Abschluß von Qualifizierungsverträgen und Übernahme von Patenschaften durch Facharbeiter, Meister, Techniker und Ingenieure.

Erhöhung der Qualifikation der Meister durch fachliche Lehrgänge.

Verbesserung der Einrichtungen und der Lehrmittelausstattung der Werkstätten und der betrieblichen Berufsschulen.

Festlegung von Produktionsaufgaben für Lehrwerkstätten entsprechend der Eigenart des Betriebes.

Durchführung von Maßnahmen zur Qualifizierung der Lehrausbilder im Betrieb.

Abschnitt C

Die Verpflichtungen in diesem Abschnitt sollten zum Ziel haben, den Arbeitschutz und die Sicherheitstechnik allseitig zu verbessern, den vorbeugenden Gesundheitsschutz und die Vertretung der sozialen Interessen der Eisenbahner umfassender zu organisieren sowie die für diese Zwecke zur Verfügung gestellten Mittel richtig zu verwenden. Vor allem sollte auf folgende Verpflichtungen besonderer Wert gelegt werden:

Zweckgebundene Verwendung der bereitgestellten Mittel zur Verbesserung des Arbeitsschutzes, der sanitären und hygienischen Einrichtungen.

Gewissenhafte Unfall- und Krankheitsursachenforschung, systematische Auswertung des Unfall- und Krankenstandes, planmäßige Durchführung von Betriebsüberprüfungen, vorbeugende ärztliche Maßnahmen bei voller Ausnutzung der sozialen Einrichtungen.

Maßnahmen zur Sicherung der Winterfestmachung und Durchführung des Winterverkehrs.

Einhaltung der gesetzlichen Arbeitszeit und systematischer Kampf zur Senkung der Überstunden und Unfälle.

Festlegung von Maßnahmen, die die Zusammenarbeit der Betriebs- und Gewerkschaftsleitung mit den Bahn- und Betriebsärzten fördert. Regelmäßige Betreuung der erkrankten Eisenbahner und besondere Fürsorge für Schwangere und Schwerbeschädigte, Überprüfung und Schaffung von Schonplätzen für vorübergehend nicht voll einsatzfähige Eisenbahner.

Durchführung der Kontrolle über die Einhaltung der Haushaltspläne der Sozialversicherung durch monatliche Plankontrolle, Besprechungen und Aufschlüsselung der Pläne bis auf die einzelnen Abteilungen.

Wirksame Verbesserung der Beförderungsmöglichkeiten für die Eisenbahner von und zur Arbeit durch Abschluß von Verträgen mit dem Kraftverkehr.

Verbesserung der betrieblichen Sozialeinrichtungen, des Werkküchenessens sowie der Versorgung der Werktätigen mit Industriewaren und Lebensmitteln.

Unterstützung der Arbeiter-Wohnungsbaugenossenschaften und des individuellen Wohnungsbaues.

Erleichterung der Arbeit für die werktätigen Frauen, z. B. durch Einführung des Bestellsystems in Betriebsverkaufsstellen. Verbesserung der Arbeit in den Kinderkrippen und Kindergärten.

Rechtzeitige Ausarbeitung eines Urlaubsplanes unter Berücksichtigung der betrieblichen Verhältnisse.

Bereitstellung von Mitteln für Zuschüsse des Feriendienstes aus dem Direktorfonds und der Gewerkschaftskasse.

Richtige Verteilung der Ferienplätze entsprechend der Richtlinien der 24. Tagung des Bundesvorstandes des FDGB.

Verbesserung der kulturellen Betreuung der Urlauber in den betriebseigenen Ferienheimen.

Abschnitt D

In diesem Abschnitt sollten vor allem Verpflichtungen zu folgenden Fragen übernommen werden:

Weitere Verbesserung der Kulturarbeit unter den Eisenbahnern in enger Verbindung mit den Aufgaben des Betriebes.

Verbesserung der Kultureinrichtungen.

Weitere Entwicklung des Vortragswesens, der Zirkeltätigkeit und der Volkskunstgruppen.

Entwicklung einer wissenschaftlichen Produktionspropaganda, die auf die restlose Ausnutzung der Technik und Anwendung modernster wissenschaftlicher Kenntnisse im Betrieb gerichtet ist.

Abschluß von Verträgen mit der Gesellschaft zur Verbreitung wissenschaftlicher Kenntnisse und der Kammer der Technik.

Unterstützung der Fernstudenten.

Verbesserung der Arbeit in den Klub- und Kulturhäusern, Einrichtung von Betriebsbibliotheken.

Weitgehendste Beschaffung von Fachliteratur für die Betriebsbüchereien.

Organisierung von Maßnahmen zur Erholung und Entspannung der Werktätigen unter Berücksichtigung der Jahreszeit und der Struktur des Betriebes.

Bessere Durchführung der Aktion „Frohe Ferientage für alle Kinder", des internationalen Kindertages, Betriebskinderfeste und der betrieblichen Weihnachtsfeiern für die Kinder sowie Abschluß von Patenschaftsverträgen mit Schulen, LPG usw.

Unterstützung der Betriebssportgemeinschaften und Durchführung von Betriebssportfesten.

In den Schlußbestimmungen des Betriebskollektivvertrages sollten Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer, den Druck, über Nachträge von Verpflichtungen sowie gemeinsame Maßnahmen der Betriebs- und Gewerkschaftsleitung zur Organisierung der Massenkontrolle und Durchführung der Rechenschaftslegungen aufgenommen werden.

Wir empfehlen im Gegensatz zu den vergangenen Jahren unter jeder einzelnen Verpflichtung genau festzulegen, wer bis wann für die Durchführung dieser Aufgabe verantwortlich ist. Das wird dazu beitragen, das Verantwortungsbewußtsein der entsprechenden Funktionäre zu erhöhen und die Kontrolle über die Erfüllung des Betriebskollektivvertrages zu erleichtern.

III.

Abschluß der Betriebskollektivverträge für das Jahr 1957 und Informationen über Rechenschaftslegungen und Massenkontrolle

Für die Erarbeitung und den Abschluß der Betriebskollektivverträge für das Jahr 1957 wird folgender Verfahrensweg den Betrieben und Dienststellen empfohlen:

Der Schwerpunkt der Ausarbeitung des Betriebskollektivvertrages liegt im Bereich der Arbeit der gewerkschaftlichen Kommissionen, der Betriebsgewerkschaftsleitung und der Mitarbeit von Vertretern der Betriebsleitung und der Einbeziehung von Aktivisten, Frauen und Jugendlichen aus den einzelnen Berufsgruppen des Betriebes. Damit wird gewährleistet, daß die Vorschläge der Werktätigen beachtet werden und der Betriebskollektivvertrag nach demokratischen Prinzipien erarbeitet wird. Für die ständige Anleitung der Kommissionen ist die Betriebsgewerkschaftsleitung bzw. AGL verantwortlich.

Die Kommissionen der Betriebsgewerkschaftsleitungen überprüfen kritisch die Erfüllung des BKV für das Jahr 1956 unter besonderer Berücksichtigung der Kritik der Eisenbahner in den Wahlversammlungen und der erarbeiteten Vorschläge für die einzelnen Teile des BKV für das Jahr 1957, die von einer zentralen Kommission (BGL und Betriebsleitung) aufeinander abgestimmt und zum Entwurf zusammengefaßt werden. Bei der Erarbeitung des Entwurfes sind alle Vorschläge der Eisenbahner auszuwerten und müssen ihren Niederschlag im BKV finden.

Die zentrale Kommission hat den Entwurf zu veröffentlichen, damit die Eisenbahner die Möglichkeit haben, diesen Entwurf in einem Zeitraum von 4 Wochen zu diskutieren, um weitere Vorschläge zu unterbreiten. Bei der Erläuterung des Entwurfes müssen alle Eisenbahner Kenntnis über die Planaufgaben im allgemeinen und ihres Arbeitsplatzes im besonderen erhalten. Die Diskussion muß mit einer Klärung aller für den Betrieb zutreffenden Fragen verbunden sein. Dabei müssen allen Eisenbahnern die Grundfragen unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates, die Verantwortung der Arbeiterklasse und ihre Pflicht zur aktiven Teilnahme an der Staatsführung erläutert werden.

Alle Abänderungsvorschläge sind der zentralen Kommission zur Einarbeitung in den Entwurf zuzuleiten. Wird ein Vorschlag abgelehnt, so muß von der Betriebs- bzw. Gewerkschaftsleitung eine eingehende Begründung gegeben werden.

Nach Beendigung der Diskussionen ist in einer Vollversammlung (Belegschaftsversammlung) des Betriebes oder Abteilungsversammlung der Entwurf des BKV zu beraten und Rechenschaft über die Erfüllung des vor-

jährigen BKV abzugeben. Der Abschluß und die Unterzeichnung des BKV erfolgen in Betrieben ohne AGL sofort in der Vollversammlung, in Betrieben mit AGL in einer zentralen Delegierten-Konferenz. Mit der Unterzeichnung durch den Leiter des Betriebes und den BGL-Vorsitzenden tritt der BKV sofort in Kraft. Eine Registrierung erfolgt nicht.

Der Endtermin für den Abschluß der BKV ist der **28. 2. 1957.**

Sofort nach dem Abschluß des BKV ist mit einer wirksamen Massenkontrolle zu beginnen. Daher muß der BKV spätestens 4 Wochen nach seiner Unterzeichnung allen Arbeitern, zumindest jedoch allen Gewerkschafts- und Wirtschaftsfunktionären des Betriebes ausgehändigt werden. Außerdem sind die BKV an gut sichtbaren Stellen in den Abteilungen, evtl. in Plakatform, zum Aushang zu bringen.

Wir empfehlen den Betriebsleitungen, mit den Druckereien Vorverträge abzuschließen, damit eine rechtzeitige Drucklegung gesichert ist. Die Druckgenehmigung ist unter Vorlage des unterzeichneten BKV beim zuständigen Rat des Kreises einzuholen. Der übergeordneten Leitung der Verwaltung und der Gewerkschaft ist ein Exemplar des gedruckten BKV zuzuleiten.

Die Massenkontrolle ist in erster Linie mit Hilfe der gewerkschaftlichen Kommissionen der BGL und AGL durchzuführen. Dabei ist jede Gelegenheit, wie Mitgliederversammlungen, Produktionsberatungen usw. zur Kontrolle der Erfüllung der Verpflichtungen zwischen den quartalsmäßigen Rechenschaftslegungen zu benutzen. Für die Organisierung der Massenkontrolle ist die jeweilige Betriebs- und Gewerkschaftsleitung in ihrem Bereich voll verantwortlich. Die Organisierung der Massenkontrolle sollte Bestandteil der Arbeitspläne der jeweiligen Leitungen werden.

In der Regel werden die Rechenschaftslegungen nach Abschluß eines jeden Quartals in der Zeit vom 15. des dem Quartal folgenden Monats bis zum 15. des nächsten Monats durchgeführt. Die Betriebsleiter und BGL-Vorsitzenden geben die Rechenschaftsberichte in einer Vollversammlung. In Betrieben mit AGL berichten die Abteilungsleiter und AGL-Vorsitzenden in Abteilungs- bzw. Schichtversammlungen.

Nach Durchführung der Rechenschaftslegung in den Abteilungen findet eine Gewerkschaftsaktivtagung statt, in der die einzelnen Berichte ausgewertet und Maßnahmen zur restlosen Erfüllung festgelegt werden.

Für die Reichsbahnämter und S-Bahn wird empfohlen, daß in den einzelnen Dienststellen vom Dienststellenleiter und BGL-Vorsitzenden Rechenschaft über die Erfüllung des BKV gegeben wird.

Nach Durchführung der Rechenschaftslegungen in den Dienststellen berichten die Amtsvorstände bzw. der Leiter der S-Bahn und Gebietsvorstände in einer Gewerkschaftsaktivtagung über den Erfüllungsstand der BKV. Das Gewerkschaftsaktiv wertet die Berichte aus und beschließt Maßnahmen zur restlosen Erfüllung des BKV.

Der Inhalt der Berichte muß sich vor allem auf die Versäumnisse in der Arbeit mit dem BKV und die nicht erfüllten Verpflichtungen konzentrieren.

Der Zentralvorstand der IG Eisenbahn und das Ministerium für Verkehrswesen empfehlen allen Gewerkschafts- und Wirtschaftsfunktionären, die Ausarbeitung und den Abschluß der BKV 1957 unter breitester Beteiligung der Eisenbahner in den Betrieben und Dienststellen sorgfältig vorzubereiten, den Betrieben eine gute Hilfe und Anleitung zu geben und die Eisenbahner für die Erfüllung der Betriebspläne und BKV zu mobilisieren.

Deshalb sind alle Hinweise und Vorschläge zu beachten und bei der Ausarbeitung des BKV auszuwerten. Jede Unterschätzung ihrer schöpferischen Fähigkeiten und ihres Mitbestimmungsrechtes ist eine Mißachtung der Kraft der Arbeiterklasse und hemmt uns bei der Lösung unserer wirtschaftspolitischen Aufgaben.

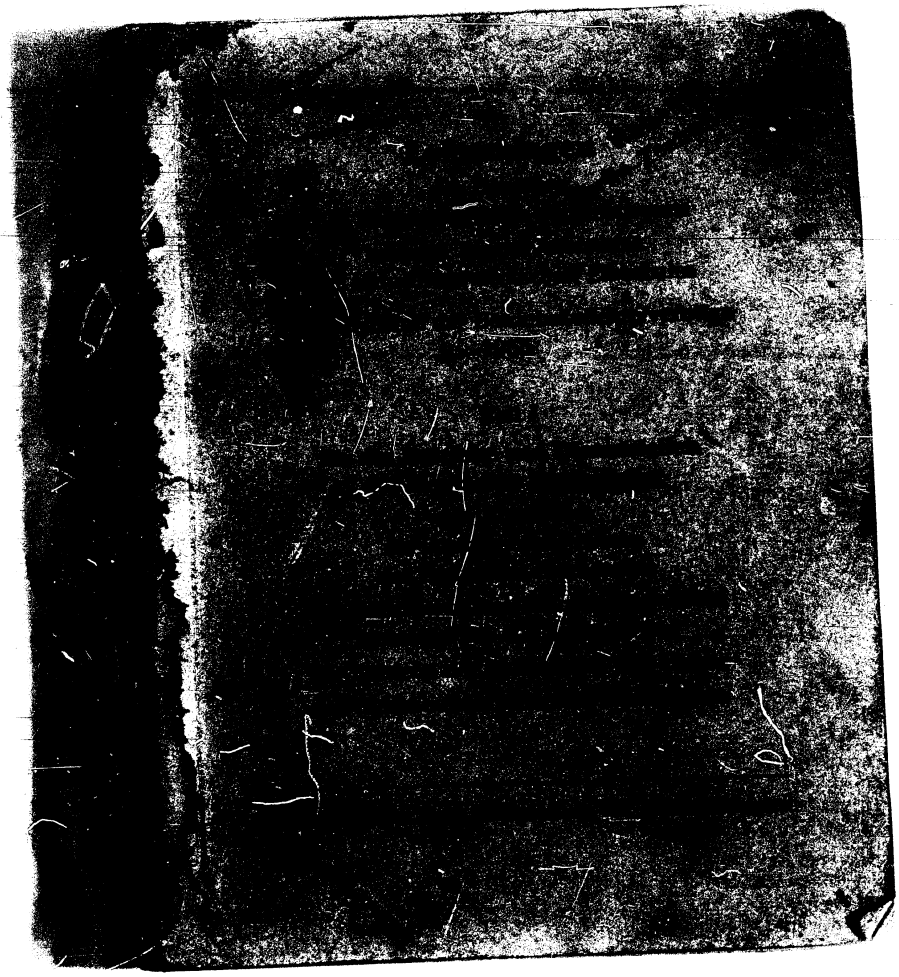
Unter diesen Voraussetzungen wird der BKV zum Mittelpunkt der Gewerkschaftsarbeit und der Arbeit der Wirtschaftsfunktionäre in ihren Betrieben.

Das wird dazu beitragen, unseren Arbeiter-und-Bauern-Staat weiter zu festigen.

Berlin, den 1. 12. 1956

ZV der Industriegewerkschaft Eisenbahn
gez. Fritsche
Vorsitzender

Ministerium für Verkehrswesen
gez. Kramer
Minister



Sanitized Copy Approved for Release 2010/08/20 : CIA-RDP81-01043R000700020003-5

Lohnanlagen

zur Direktive
des Ministeriums für Verkehrswesen
und des Zentralvorstandes
der Industriegewerkschaft Eisenbahn

zum Abschluß der Betriebskollektivverträge
1955

Teil I

**für die Betriebe und Dienststellen
der Deutschen Reichsbahn**

mit Ausnahme
der Ausbesserungswerke
der Deutschen Reichsbahn
des Weichenwerkes Brandenburg-West
einschließlich der Außenstellen
der Betriebe der Reichsbahn-Bau-Union
des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein

Herausgegeben vom Ministerium für Verkehrswesen

GELTUNGSBEREICH

Die Anlagen gelten für alle in einem Arbeits- oder Ausbildungsverhältnis stehenden Arbeiter und Angestellten der Betriebe und Dienststellen der Deutschen Reichsbahn.

Ausgenommen sind:

a) die Reichsbahnausbesserungswerke,

b) das Weichenwerk Brandenburg-West einschl. der Außenstellen Gotha und Karl-Marx-Stadt,

c) die Betriebe der Reichsbahn-Bau-Union,

d) das Reichsbahnkraftwerk Muldenstein.

Die Anlagen treten mit dem Tage des Abschlusses des Betriebskollektivvertrages, spätestens vom 1. April 1955 an in Kraft. Für Betriebe und Dienststellen, die keinen Betriebskollektivvertrag abschließen, gilt als Einführung der Lohnanlagen der 1. April 1955.

Berlin, den 23. Dezember 1954

Ministerium für Verkehrswesen	Industriegewerkschaft Eisenbahn — Zentralvorstand
gez. Kramer	gez. Lucas
Der Minister	

Bestätigt:

Ministerium für Arbeit und Berufsausbildung
Abteilung Arbeit und Löhne
gez. Polewicz
Abt.-Leiter

DZV 2108/55 St/A 3080/55 DDR
Zeitungsrotationsdruck: VEB Landesdruckerei Sachsen

INHALTSVERZEICHNIS

Anlage 2a

Arbeitsbedingungen und Lohngestaltung

I. Arbeitsrechtsverhältnis, Abordnung, Versetzung, Vertretung, Dienstbereitschaft

1.

Arbeitsrechtsverhältnis

Für den Beginn, das Bestehen, die Dauer, Änderung oder Beendigung des Arbeitsrechtsverhältnisses gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

Abordnung

2.

Arbeiter und Angestellte können aus zwingenden dienstlichen Gründen unter Entbindung von ihrer regelmäßigen Arbeit zwecks vorübergehender Tätigkeit zu anderen Betrieben oder Dienststellen der Deutschen Reichsbahn des gleichen oder eines anderen Ortes abgeordnet werden.

3.

Grundsätzlich sind Abordnungen nur bis zur Dauer von 6 Monaten zulässig. Die Abordnung kann über diese Zeit hinaus ausgedehnt werden, wenn die Aufrechterhaltung des Betriebes dies erfordert und der Arbeiter oder Angestellte zu der Verlängerung der Abordnung seine schriftliche Zustimmung gibt.

In diesen Fällen sind Vergütungen für Mehraufwendungen nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmun-

gen bis zur Beendigung der Abordnung zu zahlen (Anordnung über Reisekostenvergütung, Trennungsentschädigung und Umzugskostenvergütung vom 19. Oktober 1953 GBl. S. 1065).

4.

Die Bestimmungen der Ziffer 3 gelten nicht für Arbeiter und Angestellte, die zur Durchführung von Bauarbeiten, Reparaturen oder Montagen abgeordnet werden. Für diese gilt das Montageabkommen.

5.

Versetzung

Arbeiter oder Angestellte können aus zwingenden dienstlichen Gründen zur ständigen Ausführung einer Tätigkeit zu einem anderen Betrieb oder einer anderen Dienststelle der Deutschen Reichsbahn des gleichen oder eines anderen Ortes versetzt werden. Versetzungen auf eigenen Wunsch sind zulässig.

Sind mit der Versetzung Änderungen der Bedingungen des Arbeitsrechtsverhältnisses des Arbeiters oder Angestellten verbunden und erklärt sich dieser damit nicht einverstanden, muß eine Änderungskündigung nach den gesetzlichen Bestimmungen erfolgen.

6.

Vertretungen

Die Arbeiter und Angestellten sind zur Übernahme zumutbarer Vertretungen in Urlaubs-, Krankheits- und sonstigen Fällen verpflichtet.

7.

Dienstbereitschaft

Nach Maßgabe der betrieblichen Vorschriften sind Arbeiter und Angestellte verpflichtet, auf Anordnung des Betriebs- oder Dienststellenleiters oder des

von ihm Beauftragten Dienstbereitschaft zu leisten. Sie müssen dann jederzeit an der von ihnen bezeichneten Stelle erreichbar sein.

Für die Betriebs- oder Dienststellenleiter und ihre ständigen Vertreter wird die Dienstbereitschaft von der übergeordneten Dienststelle bzw. Verwaltung angeordnet.

II. Lohngestaltung

1.

Einstufung

Einstufungen in die Lohn- und Gehaltsgruppen erfolgen auf der Grundlage des Leistungsprinzips unter Berücksichtigung der Qualifikation der Beschäftigten und der auszuführenden Tätigkeit nach den beigefügten Katalogen.

Daneben gilt für die Angestellten das Tätigkeitsverzeichnis für die Arbeitsplatzbewertung bei der Deutschen Reichsbahn in der Fassung des Anhanges 2 des RKV vom 4. Juni 1952.

2.

Festsetzung des Gehaltes

Die Festsetzung des Gehaltes für Angestellte erfolgt nach den persönlichen Leistungen im Rahmen des Von-bis-Gehaltes der jeweiligen Gehaltsgruppe.

Eine Minderung des festgesetzten Gehaltes darf nur im gegenseitigen Einvernehmen (Aufhebungsvertrag), soweit der Angestellte damit nicht einverstanden ist, durch Änderungskündigung vorgenommen werden.

3.

Höhe der Entlohnung und Ortsklassen

Die Höhe der Entlohnung der Arbeiter und Angestellten richtet sich nach den Lohn- und Gehaltstabellen (Anlage 2) und erfolgt nach den Lohnsätzen der Ortsklasse, die für den Arbeitsort nach dem bestätigten Ortsklassenverzeichnis für die Deutsche

Reichsbahn gilt. (Anhang 3 des RKV vom 4. Juni 1952.)
Grundsätzlich ist nicht die Ortsklasse am Sitz der Dienststelle maßgebend, sondern die Ortsklasse des tatsächlichen ständigen Arbeitsortes.

4.

Ortsklassen für Nachwuchskräfte

Die Entlohnung der Nachwuchskräfte (A- und B-Dienstanwärter und Anwärter des höheren Eisenbahndienstes) erfolgt bis zur Beendigung der Ausbildung nach der Ortsklasse der Ausbildungsheimatdienststelle.

5.

Ortsklassen für Bahnmeistereien

Für die Arbeiter und Angestellten gilt als Arbeitsort (mit Ausnahme des Verwaltungspersonals) der im Arbeitsgebiet (Streckenmeisterbezirk) liegende Ort (nicht die Gemarkung) mit der höchsten Ortsklasse.
War bis zum 31. März 1955 eine höhere Ortsklasse für ein Arbeitsgebiet — Streckenmeisterbezirk — maßgebend, so hat diese weiterhin Geltung.

6.

Ortsklassen für Schrankenwärter, Blockwärter und Ablöser

Für Schrankenwärter, Blockwärter und Ablöser (Springer), die planmäßig auf mehreren Posten beschäftigt sind, für die verschiedene Ortsklassen gelten, ist der Posten mit der höchsten Ortsklasse maßgebend.

7.

Ortsklassen für Sfm, Flm, Stm, Brm und Reparaturkolonnen

Für die Arbeiter und Angestellten der Signal- und Fernmeldemeistereien, Fahrleitungsmeistereien,

Starkstrommeistereien und Brückenmeistereien sowie in Reparaturkolonnen, die nicht ständig am Sitz ihrer Dienststelle arbeiten, gilt als Arbeitsort der im ständigen Arbeitsgebiet (Unterhaltungsbezirk) liegende Ort mit der höchsten Ortsklasse.

8.

Für Dienststellenleiter und deren ständige Vertreter der in den Ziffern 5 und 7 genannten Dienststellen sowie der Bahnhöfe gilt als Arbeitsgebiet der Bereich der gesamten Dienststelle.

9.

Ortsklassen für bewegliche Betriebseinheiten

Arbeiter und Angestellte der beweglichen Betriebseinheiten (EAZ, Bauzüge, Bautrupps, die in Wagen untergebracht sind und deren Arbeitsort ständig wechselt, Lokkolonnen usw.) werden nach der Ortsklasse A, während der Zeit eines Einsatzes in Groß-Berlin nach der Ortsklasse Groß-Berlin entlohnt.

10.

Ortsklassen bei Abordnung

Bei Abordnung an einen Arbeitsort bzw. in ein Arbeitsgebiet mit niedrigerer Ortsklasse ändert sich die Entlohnung nach der bisherigen Ortsklasse nicht. Bei Abordnung an einen Arbeitsort bzw. in ein Arbeitsgebiet mit höherer Ortsklasse ist die Entlohnung der höheren Ortsklasse vom Tage der Abordnung an zugrunde zu legen. Dieser Grundsatz gilt auch bei Abordnung zu beweglichen Betriebseinheiten.

11.

Ortsklassen bei Versetzung

Ändert sich die Ortsklasse infolge Versetzung, ist die Entlohnung nach der höheren Ortsklasse vom Tage der Versetzung ab, die Entlohnung nach der niedrigeren Ortsklasse nach Ablauf des auf die

Versetzung folgenden Kalendermonats zu berechnen. Arbeiter und Angestellte, denen Trennungsentschädigung gewährt wird, erhalten bei Versetzung an einen Arbeitsort mit niedrigerer Ortsklasse die Entlohnung nach dieser erst mit Beginn des Kalendermonats, der auf die Einstellung der Zahlung der Trennungsentschädigung folgt.

12.

Gehaltsberechnung für Angestellte

Das Gehalt für jugendliche Angestellte wird [illegible] der Grundlage der 42- bzw. 45-Stunden-Woche [illegible] bzw. (195/200) des Monatsgehaltes berechnet. Die Berechnung des Stundenlohnes bzw. [illegible] Jugendlichen erfolgt sinngemäß.

13.

Entlohnung bei Arbeiten in verschiedenen Lohn- und Gehaltsgruppen und von Springern (Ablösern) sowie U- und K-Vertretern

Die Entlohnung bei Arbeiten in verschiedenen Lohn- und Gehaltsgruppen erfolgt nach Kap. [illegible] der Verordnung über die Wahrung der Rechte der Werktätigen und über die Regelung der Entlohnung der Arbeiter und Angestellten vom 20. Mai 1952 (GBl. S. 377).

Für Angestellte, die als planmäßige Ablöser (Springer) bzw. als planmäßige U- und K-Vertreter eingesetzt werden und für Arbeiter, die als Springer oder Vertreter von Angestellten tätig sind, gilt die Entlohnung nach folgenden Bestimmungen:

a) Angestellte gelten als planmäßige Ablöser (Springer), wenn sie planmäßig mindestens [illegible] verschiedenen Arbeitsplätzen eingesetzt [illegible]. Eine U- und K-Vertretung (außer bei [illegible] tungs- und Büropersonal) liegt nur dann vor, wenn es sich um eine planmäßig festgelegte Vertretung für mehrere, d. h. für mindestens einen weiteren Arbeitsplatz handelt.

b) Arbeiter als Springer oder Vertreter von Angestellten erhalten für die Zeit der Ausführung höher bewerteter Tätigkeiten — entsprechend ihrer Leistung — eine Zulage bis zur Höhe des Von-bis-Gehaltes der betr. Gehaltsgruppe.

c) Angestellte als planmäßige Ablöser (Springer) oder planmäßige U- und K-Vertreter sind in die Gehaltsgruppe der überwiegend zu verrichtenden Tätigkeit einzugruppieren.

Werden Arbeiten zu gleichen Teilen in verschiedenen Gehaltsgruppen verrichtet, erfolgt die Eingruppierung in die niedrigste Gehaltsgruppe. Für die Zeit der Ausführung höher bewerteter Tätigkeiten erfolgt die anteilmäßige Bezahlung entsprechend der Leistung — innerhalb der für die höhere Tätigkeit vorgesehenen Gehaltsgruppe.

14.

Vertretung und Abordnung auf I-Funktionen

Beschäftigte, die weder als Ingenieure oder Techniker im Sinne der Verordnung über die Erhöhung der Gehälter für Wissenschaftler, Ingenieure und Techniker in der Deutschen Demokratischen Republik vom 28. Juni 1952 (GBl. S. 510), noch nach § 3 dieser Verordnung eingestuft sind, jedoch zur Ausführung einer I-Funktion abgeordnet bzw. mit einer vertretungsweisen Übernahme betraut sind, erhalten zu ihrem Monatsverdienst gemäß § 18 der Verordnung über die Wahrung der Rechte der Werktätigen usw. vom 20. Mai 1952 (GBl. S. 377) entsprechend ihrer Leistung eine Leistungszulage. Monatsverdienst

und Leistungszulage dürfen zusammen 80 % des für die I-Funktion vorgesehenen Anfangsgehaltes nicht übersteigen.

15.

Entlohnung bei zeitweiliger Arbeitsbefreiung von Gewerkschaftsfunktionären

Gewerkschaftsfunktionäre, die zur Erledigung ihrer Aufgaben zeitweilig von der Arbeitsleistung befreit sind, erhalten für diese Zeit den Durchschnittsverdienst der letzten Lohnperiode.
Freigestellte BGL-Mitglieder dürfen in ihrer fachlichen Entwicklung nicht benachteiligt werden und sind nach einer höher bewerteten Arbeit zu entlohnen, wenn sie ohne Freistellung eine solche entsprechend ihrer Qualifizierung verrichten müssen.

16.

Entlohnung bei Einsatz von Reichsbahnfeuerwehren, Hilfszügen

Bei Übungen und Einsätzen der Reichsbahnfeuerwehren (auch außerhalb des Eisenbahnbereiches) sowie der Hilfszüge und des Einsatzes bei Betriebsunfällen oder Naturereignissen erfolgt die Bezahlung nach dem Durchschnittsverdienst der letzten Lohnperiode.

17.

Entlohnung bei Arbeitsausfall als Folge von Witterungseinflüssen

Bei Arbeitsausfall als Folge von Witterungseinflüssen (Regen, Frost usw.) wird die ausfallende Arbeitszeit längstens bis zum Ende der festgesetzten täglichen Arbeitszeit mit dem Zeitlohn (ohne Zuschläge) bezahlt, soweit keine andere zumutbare Arbeit zugewiesen werden kann.
Für die weitere Dauer eines solchen Arbeitsausfalles sind 90 % des Zeitlohnes zu zahlen.

18.

Vergütung bei Dienstbereitschaft

Für nach Abschnitt I, Ziffer 7, angeordnete Dienstbereitschaft wird eine Vergütung in Höhe von 0,10 DM je Stunde gezahlt.

Beschäftigte der Lokkolonnen und Kühlzüge erhalten diese Vergütung für die Zeit, in der sie sich ohne Arbeitsleistung in diesen beweglichen Betriebseinheiten aufhalten müssen.

19.

Ausgleichszulagen

Wer infolge eines im Eisenbahndienst erlittenen Betriebsunfalles oder einer Berufskrankheit ausnahmsweise in eine niedriger zu entlohnende Tätigkeit eingegliedert wurde oder wird, erhält für die Zeit dieser Beschäftigung eine Ausgleichszulage zwischen dem Zeit- oder Leistungsgrundlohn (ohne Zuschläge) bzw. Grundgehalt der neuen Lohn- oder Gehaltsgruppe und dem Zeit- oder Leistungsgrundlohn bzw. Grundgehalt der Lohn- oder Gehaltsgruppe, in die er einzugruppieren wäre, wenn ein Betriebsunfall bzw. eine Berufskrankheit nicht vorliegen würde. Der Höchstbetrag der zu zahlenden Ausgleichszulage darf nicht mehr als 0,20 DM je Stunde betragen.

20.

Bezahlung der Kurzpausen

Kurzpausen, die nach § 17, Abs. 2, der Verordnung zum Schutze der Arbeitskraft vom 25. Oktober 1951 (GBl. S. 957) zu gewähren sind, werden bei Arbeiten im Zeitlohn mit dem Zeitlohn und bei Arbeiten im Leistungslohn mit dem Leistungsgrundlohn bezahlt,

21.
Zeitlohnprämien

Arbeiter, deren Tätigkeit unmittelbar die Leistungslohnarbeit beeinflußt und die ihrer Arbeit nach selbst nicht im Leistungslohn beschäftigt sind, erhalten zum Zeitlohn eine Prämie bis zur Höhe des Durchschnittsprozentsatzes des Überverdienstes der von ihnen zu versorgenden im Leistungslohn stehenden Arbeiter

a) der Gruppe bzw. Brigade,
b) der Meisterei,
c) der Abteilung,
d) des Werkes bzw. der Dienststelle.

Wird durch die Tätigkeit des Arbeiters die Leistungslohnarbeit nur zeitweilig beeinflußt, so wird die Prämie nur anteilmäßig berechnet.

Die für den Lohnrechnungszeitraum zu zahlende Prämie ist durch den Werk- bzw. Dienststellenleiter oder dessen Beauftragte im Einvernehmen mit der BGL bzw. AGL zu kürzen oder ganz zu entziehen, wenn die ausgeführten Arbeiten den Gütevorschriften und den sonstigen Erfordernissen nicht entsprechen.

Das Verzeichnis der Arbeiten, für die hiernach Zeitlohnprämien gewährt werden dürfen, ist dem BKV als Anlage beigefügt.

22.

Für Arbeiter, deren Tätigkeit nicht genormt werden kann bzw. die nicht zu dem Kreis der Prämienberechtigten nach Ziffer 21 gehören, kann für Zeiteinsparung, Verringerung und vollständige Beseitigung der Stillstandszeiten der Ausrüstung sowie für störungsfreie Arbeit der Maschinen und Aggregate und anderer Kennziffern der Arbeitsergebnisse auf der Grundlage einer betrieblichen Vereinbarung

die Zahlung von Prämien bis zu 20 % zum Zeitlohn festgelegt werden.

Die Vereinbarung muß den Zweck und die Dauer ihrer Einführung, die wichtigsten Obliegenheiten der Arbeiter bzw. Gruppen von Arbeitern, die Bedingungen für deren Prämiierung sowie die Höhe der Prämie und Einzelheiten enthalten, für welche Unterlassungen bei der Arbeit die Prämien gekürzt oder entzogen werden können.

Die Einführung der betrieblichen Vereinbarung ist abhängig von der Bestätigung durch die zuständige übergeordnete Verwaltung und Abteilung Arbeit und Berufsausbildung des Rates des Kreises.

Bis zum Inkrafttreten der Vereinbarung, jedoch längstens bis zum 31. August 1955 ist den Arbeitern, denen nach den Bestimmungen des BKV 1954 eine Zeitlohnprämie bis zu 20 % gezahlt wurde, diese bei Fortbestehen der Voraussetzung hierfür weiter zu gewähren.

23.

Ausgenommen von der Zahlung aller vorgenannten Zeitlohnprämien sind die Arbeiter, die nach einem der zwischen dem MfV und dem ZV der IG Eisenbahn vereinbarten und vom Ministerium für Arbeit und Berufsausbildung bestätigten zentralen Prämienlohnverfahren prämienberechtigt sind.

Die jeweils geltenden Prämienvereinbarungen liegen bei der Werk- bzw. Dienststellenleitung und Betriebsgewerkschaftsleitung zur Einsichtnahme aus.

24.
Weiterzahlung der Durchschnittsprämien bei vorübergehendem anderweitigem Einsatz

Lok- und Zugbegleitpersonale, die vorübergehend bei Bauvorhaben bzw. Baustellen eingesetzt sind, werden die auf Grund zentraler Prämien-

vereinbarungen vor ihrem Einsatz nach Ziffer 23 gewährten Leistungsprämien in Höhe des vorangegangenen Monatsdurchschnittes für die Zeit ihres Einsatzes gezahlt, wenn eine Berechnung von Leistungsprämien während des Einsatzes bei dem Bauvorhaben bzw. der Baustelle nicht möglich ist.

III. Sonstige Arbeitsbedingungen

1.

Heimfahrten

Arbeiter oder Angestellte, die infolge ihrer Einstellung, Abordnung oder Versetzung mindestens 50 km Wegstrecke von ihrem ständigen Wohnsitz entfernt beschäftigt sind, haben jeweils nach 3 Monaten Anspruch auf bezahlte Tage für die Heimfahrt (Durchschnittsverdienst der letzten Lohnperiode). Die Heimfahrtage müssen im darauffolgenden Monat in Anspruch genommen und dürfen nicht durch Bezahlung abgegolten werden. Die bezahlten Tage entfallen bei Verlegung des ständigen Wohnsitzes an den neuen Arbeitsort.

Die Tage für die Heimfahrt (Hin- und Rückfahrt und Aufenthalt) betragen für je drei Monate

bei Wegstrecken von	
50 bis 100 km	1 Tag,
100 bis 150 km	2 Tage,
über 150 km	3 Tage.

2.

Waschzeit

Bei besonders schmutzigen Arbeiten und bei Arbeiten mit giftigen Stoffen wird den Beschäftigten am Ende der Arbeitsschicht eine Waschzeit bis zu 20 Minuten gewährt. Die Waschzeit ist mit dem Zeitlohn (ohne Zuschlag) zu vergüten. Die Waschzeit rechnet

zur Arbeitszeit. Die Arbeiten, für die Waschzeiten gewährt werden können, sind nachstehend aufgeführt. Sie sind vom Dienststellen- oder Betriebsleiter gemeinsam mit der Betriebsgewerkschaftsleitung und der Arbeitsschutzkommission den betrieblichen Verhältnissen entsprechend festzulegen und durch Aushang bekanntzugeben.

a) Kohlen- und Schlackeladen, Arbeiten mit losem Kalk, Zement, Karbid, Schamottemehl, Müllarbeiten,
b) Entleeren, Reinigen und Reparieren der Klär- und Abwässeranlagen, Rohrkanäle, Senk- und Abortgruben sowie der Sammelbehälter von Abortanlagen,
c) Ausschlacken, Ascheziehen, Rauchkammer reinigen,
d) Rohre reinigen und blasen,
e) Feuerbuchse reinigen,
f) Auswaschen und Reinigen der Kessel, Kesselstein abstoßen, Tender klopfen,
g) Putzen und Abreiben der Fahrzeuge mit Öl,
h) Muffelfeuerarbeiten,
i) Farb- und Ölspritzarbeiten,
j) Wagen schmieren,
k) Arbeiten an Abkochanlagen,
l) Aus- und Einbau von Triebmotoren und Kompressoren bei Vt- und S-Bahn-Wagen,
m) Arbeiten an Batteriekästen und Wagen,
n) besonders schmutzige Abrißarbeiten an Fahrzeugen und in der Kesselschmiede,
o) besonders schmutzige Arbeiten an Fahrzeugen unterhalb des Rahmens,
p) Achsbuchsuntersuchungen,

q) Arbeiten an der Achssenke und in der Rauchkammer,

r) Unterhaltungsarbeiten an Dieselkleinlokomotiven, die mit Braunkohlendieselöl betrieben werden,

s) Arbeiten an Schmiede- und Glühöfen bei einer Außentemperatur von mehr als 24 Grad Celsius,

t) Entrostungsarbeiten,

u) Arbeiten an Verschlußkästen in Batterieräumen und Spannwerksräumen der Stellwerke,

v) Arbeiten an Quecksilberdampfgleichrichtern bei Berührung mit Quecksilber,

w) Arbeiten, die unter das Bleimerkblatt fallen,

x) Arbeiten mit Teer, Teergasöl, Karbolineum, Bitumen oder frisch imprägnierten Hölzern,

y) Ausgabe von Dieselkraftstoffen aus Tankwagen,

z) Unterhaltungsarbeiten an Weichen und Gleiskurvenschmierapparaten, Ölen der Signale.

3.

Entschädigung für die Benutzung eigener Werkzeuge, Geräte, Maschinen und Fahrzeuge

a) Eigene Werkzeuge, Geräte, Maschinen und Fahrzeuge müssen den Unfallverhütungsvorschriften entsprechen und dürfen für betriebliche Zwecke nur mit Zustimmung oder auf Anforderung des Betriebs- oder Dienststellenleiters benutzt werden.

b) Entschädigungen werden für den Gebrauch eigener Werkzeuge, Geräte, Maschinen und Fahrzeuge nur gezahlt, wenn sie auf Anforderung des Betriebs- oder Dienststellenleiters benutzt werden.

c) Die Höhe der Entschädigung für Werkzeuge, Geräte und Maschinen richtet sich nach dem Eigenwert, der im Einzelfall zwischen der Leitung des Betriebes oder der Dienststelle und dem Eigentümer festzulegen und in angemessenen Zeitabständen zu überprüfen ist. Als Entschädigung können je nach dem wirtschaftlichen Nutzen bis zu 4 % des Eigenwertes monatlich festgelegt werden.

d) Für im dienstlichen Auftrag benutzte Fahrzeuge werden gewährt:

Bei Einzelfahrten		Bei ständiger Benutzung monatlich höchstens
1. für Motorräder	je km 0,10 DM	60 DM
2. für Fahrräder	je km 0,04 DM	15 DM

Daneben sind Kosten für Instandhaltung, Kraftstoffverbrauch und Bereifung sowie sonstige allgemeine Unkosten nicht zu erstatten. Werden Treibstoff oder Öl vom Betrieb oder von der Dienststelle unentgeltlich zur Verfügung gestellt, so verringern sich die Vergütungssätze zu 1 und 2 um den Tagespreis des Treibstoffes oder Öls.

4.

Mankogeld

a) Für die bei der Bargeldannahme entstandenen Verluste wird den verantwortlichen Annehmern eine Entschädigung nach der Höhe der von ihnen vierteljährlich vereinnahmten Beträge gewährt (siehe Buchstabe d).

b) Entschädigungsberechtigt sind alle Beschäftigten, die folgende Gelder bar einnehmen:

1. Bargeldeinnahmen bei den Kassenschaltern, Abfertigungsschaltern und Zahlstellen (siehe Buchstabe d, 1 bis 3);
2. Geldbeträge, die den Schaltern und Zahlstellen übergeben werden zur Barauszahlung von Löhnen, sonstigen persönlichen Bezügen, Nach-

nahmen, Rechnungen und zur Einlösung von Personalschecks auf die Reichsbahnsparkasse (siehe Buchstabe d, 3);

3. Bargeldablieferungen bei den Kassen, von den Schaltern, Zahlstellen, Zug- und Kraftwagenbegleitern, Barabhebungen von den Geldanstalten, Barvorschüsse und Barzuschüsse, die unmittelbar von der Hauptkasse oder einer Vermittlungskasse eingehen (siehe Buchstabe d, 4).

c) Nicht entschädigt werden Beschäftigte:

1. die nur Gelder befördern (wie Kassenboten, Kraftwagenführer usw.),
2. die nur die Buchführung besorgen,
3. die beim Eintüten der Löhne helfen, ohne für den Tüteninhalt verantwortlich zu sein,
4. die nur die verschlossenen Lohntüten aushändigen.

d) Die Verlustentschädigung für die Einnahmen unter Buchstabe b beträgt sowohl bei ständiger als auch aushilfsweiser Tätigkeit im Kassendienst:

1. für je 1000 DM Bargeldeinnahmen an den Fahrkarten-, Gepäck- und Expreßgutschaltern 0,30 DM;
2. für je 1000 DM Bargeldeinnahmen an den Güter- und Eilgutschaltern 0,20 DM.
   Schalter, die Personen und Güter abfertigen, rechnen als Fahrkartenschalter. Auszahlungen an den Schaltern zu 1 und 2 werden nicht entschädigt;
3. für je 1000 DM Bargeldeinnahmen an sonstigen Schaltern und für je 1000 DM der den Zahlstellen übergebenen Geldbeträge zur Barauszahlung von Löhnen und sonstigen persönlichen Bezügen und Nachnahmen an besonderen Nachnahmeschaltern, zur Eintütung von Lohngeldern unter Verantwortung für richtigen Tüteninhalt und zur Einlösung von Personalschecks auf die Reichsbahnsparkasse 0,05 DM;
4. für je 1000 DM Bargeldeinnahmen aus den Ablieferungen von Kassen, Schaltern, Zahlstellen, Zug- und Kraftwagenbegleitern sowie aus Barabhebungen, Barvorschüssen und Barzuschüssen 0,03 DM.
   Werden diese Bargeldeinnahmen von dem Beschäftigten, der sie entgegennimmt, zu Selbstauszahlungen nach Ziffer 3 verwendet, wird für den ausgezahlten Betrag an Stelle von 0,03 DM eine Entschädigung von 0,05 DM für je 1000 DM gewährt;
5. für je 1000 DM Bargeldeinnahmen der Beschäftigten im Zugbegleitdienst aus dem Verkauf von Fahrausweisen, aus der Abfertigung von Fracht-, Eilstück-, Gepäck- und Expreßgutsendungen in den Zügen 1 DM;
6. für je 1000 DM Bargeldeinnahmen der Beschäftigten im Kraftwagenbegleitdienst aus den Beförderungen von Personen und Gütern 0,30 DM.

e) Bei Annahmen von Bargeld in ausländischer Währung erhöhen sich die Sätze unter Buchstabe d um 20 %.

f) Als Höchstbetrag werden vierteljährlich 45 DM gewährt.

g) Die Verlustentschädigung wird vierteljährlich gezahlt auf Grund eines Forderungsnachweises, den der Beschäftigte selbst führt, am Schluß des Kalendervierteljahres abschließt, unterschreibt und bis zum 5. des nachfolgenden Monats an seinen Betrieb oder seine Dienststelle abgibt.

b) Bei der Berechnung der Verlustentschädigung wird die vierteljährliche Einnahme nach Buchstabe d, 1 bis 4, auf volle 1000 DM und nach Buchstabe d, 5 und 6, auf volle 100 DM aufgerundet. Bleibt die Gesamtentschädigung des Vierteljahres unter 0,50 DM, wird sie nicht gezahlt.

3.

Sterbegeld

Beim Ableben eines Beschäftigten ist den Hinterbliebenen ein Sterbegeld in Höhe des letzten Monatsnettoverdienstes zu zahlen, soweit nicht nach dem Gesetz über die Versicherung der volkseigenen Betriebe vom 9. August 1950 (GBl. S 830) und den dazu erlassenen Durchführungsbestimmungen bei Unfällen mit tödlichem Ausgang Entschädigungszahlungen zu leisten sind.

Anlage 2b

Lohn- und Gehaltstabellen

Tabelle I/1

Entlohnung der Produktionsarbeiter

a) Zeitlohn

Lohngruppe	Ortskl. Gr.-Berlin DM	Ortskl. A DM	Ortskl. B DM	Ortskl. C DM	Ortskl. D DM
Z 1	1,10	0,92	0,88	0,84	0,80
Z 2	1,16	1,00	0,95	0,91	0,87
Z 3	1,22	1,08	1.03	0,98	0,94
Z 4	1,30	1,19	1,14	1,08	1,04
Z 5	1,42	1,29	1,23	1,16	1,12
Z 6	1,66	1,51	1,43	1,36	1.31
Z 7	1,96	1,78	1.69	1,60	1,55
Z 8	2,28	2,07	1,97	1,86	1,80

b) Leistungsgrundlohn

Lohngruppe	Ortskl. Gr.-Berlin DM	Ortskl. A DM	Ortskl. B DM	Ortskl. C DM	Ortskl. D DM
L 1	1,21	1,01	0,97	0,92	0.88
L 2	1,28	1,10	1,05	1,00	0,96
L 3	1,37	1,21	1,15	1,10	1,05
L 4	1,48	1,36	1,30	1,23	1.19
L 5	1,63	1,48	1,41	1,33	1,29
L 6	1,91	1,74	1,64	1,56	1,51
L 7	2,25	2,05	1.94	1,84	1,78
L 8	2,62	2,38	2,27	2,14	2,07

Tabelle IV/1
Entlohnung der Ingenieure und Techniker

Gehalts-gruppe	Ortsklasse Gr.-Berlin von DM	Ortsklasse Gr.-Berlin bis DM	Ortsklasse A—D von DM	Ortsklasse A—D bis DM
J I	655,—	720,—	595,—	655,—
J II	800,—	880,—	725,—	800,—
J III	970,—	1065,—	880,—	970,—
J IV	1190,—	1300,—	1080,—	1180,—
J V	1455,—	1585,—	1320,—	1440,—

Tabelle V/1
Entlohnung der Meister

Gehalts-gruppe	Ortskl. Gr.-Berlin DM	Ortskl. A DM	Ortskl. B DM	Ortskl. C DM	Ortskl. D DM
M I	445,—	405,—	369,—	379,—	371,—
M II	530,—	485,—	450,—	433,—	416,—
M III	655,—	595,—	556,—	535,—	515,—
M IV	825,—	750,—	705,—	683,—	662,—

Tabelle VI/1
Entlohnung der technischen und nichttechnischen Angestellten

Gehaltsgruppe	Ortsklasse	Monatsgehalt von DM	Monatsgehalt bis DM
1	Groß-Berlin	215,—	235,—
	A	189,—	208,—
	B	184,—	202,—
	C	177,—	197,—
	D	172,—	192,—
2	Groß-Berlin	267,—	267,—
	A	217,—	227,—
	B	206,—	226,—
	C	201,—	221,—
	D	196,—	216,—
3	Groß-Berlin	305,—	305,—
	A	252,—	272,—
	B	241,—	261,—
	C	235,—	255,—
	D	230,—	250,—

Gehaltsgruppe	Ortsklasse	Monatsgehalt von DM	Monatsgehalt bis DM
4	Groß-Berlin	305,—	335,—
	A	274,—	294,—
	B	263,—	283,—
	C	257,—	277,—
	D	252,—	272,—
5	Groß-Berlin	330,—	370,—
	A	314,—	334,—
	B	291,—	311,—
	C	280,—	300,—
	D	269,—	289,—
6	Groß-Berlin	370,—	410,—
	A	336,—	376,—
	B	314,—	354,—
	C	302,—	342,—
	D	291,—	331,—
7	Groß-Berlin	410,—	470,—
	A	381,—	421,—
	B	358,—	398,—
	C	347,—	387,—
	D	336,—	376,—
8	Groß-Berlin	470,—	530,—
	A	448,—	488,—
	B	426,—	466,—
	C	414,—	454,—
	D	403,—	443,—
9	Groß-Berlin	530,—	590,—
	A	484,—	544,—
	B	462,—	522,—
	C	451,—	511,—
	D	440,—	500,—
10	Groß-Berlin	600,—	680,—
	A	550,—	610,—
	B	528,—	588,—
	C	517,—	577,—
	D	506,—	566,—
11	Groß-Berlin	700,—	800,—
	A	648,—	728,—
	B	616,—	696,—
	C	594,—	674,—
	D	572,—	652,—

Gehaltsgruppe	Ortsklasse	Monatsgehalt von DM	bis DM
12	Groß-Berlin	810,—	930,—
	A	756,—	836,—
	B	724,—	804,—
	C	702,—	782,—
	D	690,—	760,—
13	Groß-Berlin	950,—	1110,—
	A	864,—	1004,—
	B	832,—	972,—
	C	810,—	950,—
	D	788,—	928,—

Tabelle VI/1a

Entlohnung der Zugführer, Fahrdienstleiter, Dienststellenleiter der Rangklasse IIIa bis IV, des Aufsichtsdienstes*, der Lokdienstaußenleiter, des Wagendienstes und der Stellwerksmeister**

Gehaltsgruppe	Ortsklasse	Monatsgehalt von DM	bis DM
5	Groß-Berlin	340,—	380,—
	A	324,—	344,—
	B	301,—	321,—
	C	290,—	310,—
	D	279,—	299,—
6	Groß-Berlin	380,—	420,—
	A	346,—	386,—
	B	324,—	364,—
	C	312,—	352,—
	D	301,—	341,—

* gemäß Tätigkeitsverzeichnis für die Arbeitsplatzbewertung bei der Deutschen Reichsbahn, Seite 20, „noch Bahnhof", lfd. Nr. 8 (Anhang II zum RKV vom 4. Juni 1952).

** gemäß Tätigkeitsverzeichnis für die Arbeitsplatzbewertung bei der Deutschen Reichsbahn, Seiten 24 und 25, „noch Güterabfertigung", lfd. Nr. 20 bis 22 (Anhang II zum RKV vom 4. Juni 1952).

Gehaltsgruppe	Ortsklasse	Monatsgehalt von DM	bis DM
7	Groß-Berlin	420,—	480,—
	A	391,—	431,—
	B	368,—	408,—
	C	357,—	397,—
	D	346,—	386,—

Tabelle VI/1b
Entlohnung der Triebwagenführer der Berliner S-Bahn

Gehaltsgruppe	Ortsklasse	Monatsgehalt von DM	bis DM
5	Groß-Berlin	342,—	382,—
	A	326,—	346,—
	B	303,—	323,—

Tabelle VI/1c
Entlohnung der Lokheizer

Qualifikation	Gehaltsgruppe	Ortsklasse	Monatsgehalt DM
Lokheizer ohne abgeschlossene Berufsausbildung in einem Metallfach	5	Groß-Berlin	356,—
		A	325,—
		B	308,—
		C	294,—
		D	283,—
Lokheizer mit abgeschlossener Berufsausbildung in einem Metallfach bzw. ohne abgeschlossene Berufsausbildung, mit mindestens 5jähriger Berufspraxis als Lokheizer	6	Groß-Berlin	394,—
		A	360,—
		B	338,—
		C	326,—
		D	315,—
Lokheizer mit abgelegter Lokführerprüfung. Die Lokführerprüfung setzt das technische Minimum eines Facharbeiters im Metallfach voraus	7	Groß-Berlin	419,—
		A	390,—
		B	367,—
		C	356,—
		D	345,—

Tabelle VII/1 a, b, c
Entlohnung der Nachwuchskräfte

a) Technische und nichttechnische B-Dienst-Anwärter

Familienstand	Monatslohn in DM Ortsklasse Gr.-Berlin u. A	B, C, D
Unverheiratete	170.—	155.—
Verheiratete	220.—	200.—

*b) Nichttechnische A-Dienst-Anwärter**

Familienstand	Monatslohn in DM Ortsklasse Gr.-Berlin u. A	B, C, D
Unverheiratete	200.—	180.—
Verheiratete	250.—	220.—

Tabelle VII/1d
Entlohnung der Lehrkräfte an Reichsbahnschulen mit Fachlehrgängen

	Monatsgehalt von DM	bis DM
Schulleiter	675.—	775.—
Lehrer für Fächer, bei denen eine abgeschlossene ingenieurtechnische Ausbildung Voraussetzung ist	600.—	700.—
übrige Lehrer	550.—	650.—
Lehramtsanwärter (Assistenten)	450.—	550.—

Tabelle VIII/1
Entlohnung der Lehrscheibler

Ortsklasse	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Groß-Berlin	387.—	465.—	545.—
A	362.—	425.—	495.—
B	341.—	404.—	472.—
C	324.—	382.—	445.—
D	314.—	370.—	431.—

*) soweit diese nicht Hoch- oder Fachschulabsolventen sind.

Tabelle IX/1a, b, c
Entlohnung der Lehrlinge

Die Entlohnung erfolgt in Übereinstimmung mit den vom Staatssekretariat für Berufsausbildung herausgegebenen Ausbildungsunterlagen oder bestätigten betrieblichen Ausbildungsunterlagen.

a) Ausbildungszeit 2 Jahre:

Ausbildungszeit	Monatslohn in DM
1. Lehrhalbjahr	65.—
2. Lehrhalbjahr	73.—
3. Lehrhalbjahr	85.—
4. Lehrhalbjahr	100.—

b) Ausbildungszeit 2½ Jahre:

Ausbildungszeit	Monatslohn in DM
1. Lehrhalbjahr	65.—
2. Lehrhalbjahr	72.—
3. Lehrhalbjahr	80.—
4. Lehrhalbjahr	90.—
5. Lehrhalbjahr	100.—

c) Ausbildungszeit 3 Jahre:

Ausbildungszeit	Monatslohn in DM
1. Lehrhalbjahr	65.—
2. Lehrhalbjahr	70.—
3. Lehrhalbjahr	75.—
4. Lehrhalbjahr	80.—
5. Lehrhalbjahr	90.—
6. Lehrhalbjahr	100.—

Lehrlinge, die nachweisbar von den Eltern oder Unterhaltspflichtigen getrennt wohnen müssen, und denen keine freie Unterkunft gewährt wird, erhalten monatlich 20,— DM als Trennungsaufwand.

Waisen sind den von den Eltern getrennt wohnenden Lehrlingen gleichzusetzen.

Tabelle X/1
Entlohnung der nicht unmittelbar in der Produktion beschäftigten Arbeiter

Essenausgeber, Küchengehilfen, Geschirrwäscher, Köche, Hilfsköche, Bedienungspersonal in Kantinen,

Verkäuferinnen, Reinemachefrauen, Garderobenfrauen, Waschfrauen, Handwäscherinnen, Maschinenwäscherinnen, Näherinnen, Schneiderinnen, Badewärter, Bademeister, Fahrstuhlführer, Sanitäter, Übernachtungswärter, Heilgehilfen, Gärtner, Hausmeister, Schuhmacher, Friseure, Wächter, Heizer, Abortwärter.

a) Zeitlohn

Lohngruppe	Ortskl. Gr.-Berlin DM	Ortskl. A DM	Ortskl. B DM	Ortskl. C DM	Ortskl. D DM
Z 1	1,10	0,92	0,88	0,84	0.80
Z 2	1,16	1,00	0,95	0,91	0,87
Z 3	1,22	1,08	1.03	0,98	0.94
Z 4	1,30	1,19	1.14	1,08	1.04
Z 5	1,37	1,25	1,19	1,14	1.08
Z 6	1,50	1,37	1.31	1,24	1.17
Z 7	1,65	1,50	1,43	1,36	1.29
Z 8	1.80	1.64	1,56	1,48	1,40

b) Leistungsgrundlohn

Lohngruppe	Ortskl. Gr.-Berlin DM	Ortskl. A DM	Ortskl. B DM	Ortskl. C DM	Ortskl. D DM
L 1	1,21	1,01	0,97	0,92	0,88
L 2	1,28	1,10	1,05	1,00	0,96
L 3	1,37	1,21	1,15	1,10	1,05
L 4	1,48	1,36	1.30	1,23	1.19
L 5	1,58	1,44	1.37	1,31	1.24
L 6	1,73	1,58	1.51	1,43	1.35
L 7	1,90	1,73	1,64	1,56	1.48
L 8	2,07	1,89	1,79	1,70	1,61

Tabelle XI/1

Entlohnung der Kraftfahrer von Lastkraftwagen (auch Traktoren und Zugmaschinen)

Tätigkeitsmerkmale

Gruppe 1

Kraftfahrer von LKW bis 1,5 t Ladefähigkeit;

Gruppe 2

Kraftfahrer von LKW über 1,5 bis 2,5 t Ladefähigkeit oder Kraftfahrer von LKW bis zu 1,5 t Ladefähigkeit mit Qualifikation als Kraftfahrzeugfacharbeiter.

Gruppe 3

Kraftfahrer von LKW über 2,5 t bis 5 t Ladefähigkeit oder von LKW über 1,5 bis 2,5 t Ladefähigkeit mit Qualifikation als Kraftfahrzeugfacharbeiter;

Gruppe 4

Kraftfahrer von LKW über 5 t Ladefähigkeit oder von LKW über 2,5 bis 5 t Ladefähigkeit mit Qualifikation als Kraftfahrzeugfacharbeiter;

Gruppe 5

Kraftfahrer von LKW über 5 t Ladefähigkeit mit Qualifikation als Kraftfahrzeugfacharbeiter. Die Tonnenbegrenzung (Ladefähigkeit) gilt für Triebwagenfahrzeuge. Die Ladefähigkeit der Anhänger ist der Tonnenzahl der Triebfahrzeuge zuzurechnen, wenn ständig oder überwiegend Anhänger mitzuführen sind.

Ortsklasse	Zeitlohn	Lohnsätze Leistungsgrundlohn
Gruppe 1		
Groß-Berlin	1,39	1,60
A (I)	1.26	1,45
B (II)	1,21	1,39
C (III)	1,15	1,32
D (IV)	1,10	1,26
Gruppe 2		
Groß-Berlin	1,52	1,75
A (I)	1.38	1,59
B (II)	1.31	1,51
C (III)	1,24	1,43
D (IV)	1,20	1,38

Ortsklasse	Lohnsätze	Lohnsätze Leistungsgrundlohn
Gruppe 3		
Groß-Berlin	[illegible]	1,84
A (I)	[illegible]	1,78
B (II)	[illegible]	1,69
C (III)	[illegible]	1,61
D (IV)	[illegible]	1,55
Gruppe 4		
Groß-Berlin	1,[illegible]	1,94
A (I)	1,[illegible]	1,86
B (II)	1,[illegible]	1,77
C (III)	1,[illegible]	1,68
D (IV)	1,41	1,62
Gruppe 5		
Groß-Berlin	1,[illegible]	2,13
A (I)	1,70	1,96
B (II)	1,62	1,86
C (III)	1,53	1,76
D (IV)	1,45	1,70

Tabelle XII/1

Entlohnung der Kraftfahrer von Personenkraftwagen

Tätigkeitsmerkmale

Gruppe 1
Kraftfahrer von PKW;

Gruppe 2
Kraftfahrer von PKW mit Qualifikation als Kraftfahrzeugfacharbeiter.

Ortsklasse	Lohnsätze (monatlich) DM
Gruppe 1	
A (I)	287,—
B (II)	272,—
C (III)	[illegible],—
D (IV)	[illegible],—

Ortsklasse	Lohnsätze (monatlich) DM
Gruppe 2	
A (I)	310,—
B (II)	295,—
C (III)	279,—
D (IV)	270,—

Tabelle B XII/1

Entlohnung der Kraftfahrer von Personenkraftwagen

Tätigkeitsmerkmale

Gruppe 1
Kraftfahrer von PKW;

Gruppe 2
Kraftfahrer von PKW, die kleinere Reparaturen am PKW selbst durchführen;

Gruppe 3
Kraftfahrer von PKW mit der Qualifikation eines Kraftfahrzeugfacharbeiters.

Ortsklasse	Lohnsätze (monatlich) DM
Gruppe 1	
Groß-Berlin	300,—
Gruppe 2	
Groß-Berlin	320,—
Gruppe 3	
Groß-Berlin	350,—

Tabelle XIII/1

Entlohnung der von der Betriebsleitung eingesetzten Brigadiere

Brigadiere von Arbeitsbrigaden, die im Zeitlohn arbeiten (z. B. Betriebsschlosserbrigaden u. a.), erhalten für ihre verantwortliche Tätigkeit, wenn sie Terminaufträge fristgemäß ausführen, einen Zu-

schlag in Höhe von 10 % auf den Zeitlohn der ihrer Qualifikation entsprechenden Lohngruppe.

Die Zahlung von 10 % erfolgt unabhängig von anderweitigen Prämienzahlungen.

Der Verdienst des Brigadiers einer im Leistungslohn arbeitenden Brigade wird in folgender Weise errechnet:

Er wird eingestuft entsprechend seiner Qualifikation (Leistungsgrundlohn). Die Höhe seines Lohnes (Leistungsgrundlohn plus Mehrverdienst) ergibt sich aus der durchschnittlichen Normerfüllung der Brigademitglieder, einschließlich des Brigadiers im jeweiligen Abrechnungszeitraum.

Zusätzlich erhält der Brigadier Zuschläge.

Die Höhe der Zuschläge wird bei der Auftragserteilung im Betrieb festgelegt.

Sie kann betragen:

Bei 100%iger durchschnittlicher Normerfüllung der Brigade:

bei 100 %	= 10 %
von 101 bis 102 %	= 11 %
von 103 bis 104 %	= 12 %
von 105 bis 106 %	= 13 %
von 107 bis 108 %	= 14 %
von 109 bis 110 %	= 15 %
von 111 bis 112 %	= 16 %
von 113 bis 114 %	= 17 %
von 115 bis 116 %	= 18 %
von 117 bis 118 %	= 19 %
von 119 bis 120 %	= 20 %
über 120 %	= 25 %

Der Zuschlag wird auf den Leistungsgrundlohn gezahlt.

Beispiel:

Normübererfüllung der Brigade, einschl. Brigadier

Anzahl Brigademitglieder, einschließlich Brigadier

$$= \text{Durchschnittsnormübererfüllung der Brigade} \quad \frac{25\,\% + 15\,\% + 30\,\% + 10\,\% + 20\,\%}{5} = 20\,\%$$

Berechnung des Lohnes des Brigadiers

Leistungsgrundlohn entsprechend seiner Qualifikation (z B Lohngruppe 7) . . .	2,05 DM
+ 20 % Durchschnittsnormübererfüllung .	0 41 DM
+ 20 % Brigadierzuschlag laut Tabelle . .	0,41 DM
Lohn des Brigadiers je Stunde	2,87 DM

Anlage 2 c

Erschwerniszuschläge

Bei nachstehend aufgeführten Arbeiten sind für die Zeit ihrer Ausführung Erschwerniszuschläge zu zahlen:

	je Stunde DM
1. Reinigung in Heizkesseln und Rauchabzugskanälen stationärer Anlagen	0,20
2. Entleerung, Reinigung und Reparatur von benutzten Aborten und Fäkalienpumpen in ortsfesten und fahrbaren Anlagen, Klär- oder Abwässeranlagen, Senk- und Abortgruben sowie von Sammelbehältern der Abortanlagen	0,20
Wird die Entleerung, soweit keine andere Schöpfmöglichkeit vorhanden ist, durch Einsteigen in die Abortgrube mit Eimern oder sonstigen Gefäßen ausgeführt, beträgt der Zuschlag	0,40
Der Zuschlag ist für die Wartung und allgemeine Säuberung der Aborte, wie das bloße Abwischen der Abortdeckel oder Sitzbretter sowie das Reinigen der Aborträume nicht zu zahlen.	
3. Unterhaltungsarbeiten an Gleiskurvenschmierapparaten in den Betriebsgleisen .	0,10
4. Arbeiten an Säurebädern mit ätzenden oder giftigen Stoffen an Blei- oder Zinkschmelzen sowie Arbeiten in Räumen mit chemischer Rauchgasentwicklung	0,10
5. Arbeiten an Lokkesselaussäuerungsanlagen	0,20

	je Stunde DM
6. a) Arbeiten am Sandstrahlgebläse, mit Spritzpistolen (z. B. Teer- und Farbspritzapparate) sowie Arbeiten, die mit aufgesetzter Atemschutzmaske zu verrichten sind, wenn Absaugeanlagen vorhanden	0,10
b) für Arbeiten mit Atemschutzmasken ohne Absaugeanlage	0,25
c) für Schwarzspritzen bei Dreh- und Untergestellen	0,20
7. Arbeit mit ungeschütztem Glasgespinst, Karbolineum, Teer, Waschbenzin, Teergasöl, Bitumen oder frisch imprägnierten Hölzern und Arbeiten bei der Gasbereitung	0,10
8. Reinigen von Gasreinigergruben und Ausbesserungsarbeiten in Gasreinigergruben der Ölgasanstalten	0,20
9. Absäuern von Gebäuden, Desinfektionen von Gebäuden und Fahrzeugen	0,10
10. Bunkerwärter in Kohlenstaubmahlanlagen	0,15
11. Ablaugen, Abbeizen oder Abbrennen von Farbanstrichen sowie Entrostungsarbeiten	0,10
12. a) Arbeiten in Tunneln, die über 200 m lang sind, in Stollen und abgedeckten Kanälen. Für Streckenläufer wird der Zuschlag nicht gezahlt.	0,10
b) Arbeiten (auch Streckenläufer) in den Tunnelanlagen der Berliner S-Bahn (über 5000 m lang), mit Ausnahme der Beschäftigten auf Tunnelbahnhöfen	0,10
c) Arbeiten (auch Streckenläufer) im Tunnel Oberhof-Gehlberg (über 3000 m lang)	0,50

	je Stunde DM
13. Geräuschstarke Arbeiten in Kesselschmieden und Fertigungshallen des Stahlbaues. Die Zuschläge erhalten die Beschäftigten, die	0,15
a) Kesselschmiedearbeiten ausführen sowie Beschäftigte mit Zu- oder Hilfsarbeiten, die im Zusammenhang mit Kesselschmiedearbeiten stehen, deren Arbeitsplatz in unmittelbarer Nähe der Kesselschmiede liegt und die der Lärmeinwirkung besonders ausgesetzt sind;	
b) Kesselschmiedearbeiten außerhalb der Kesselschmiede, aber innerhalb der Lokkessel, ortsfesten oder beweglichen Dampf- oder Schiffskessel (Feuerbüchse, Langkessel und Rauchkammer) ausführen. Den Zuschlag erhalten außerdem Beschäftigte, die während dieser Kesselschmiedearbeiten in den Kesseln andere Tätigkeiten verrichten und der Lärmeinwirkung besonders ausgesetzt sind.	
14. Aufstellen oder Beseitigen von Gerüsten (auch Hänge- oder Schwebegerüsten) von 5 bis 10 m Höhe über dem Erdboden oder der Wasseroberfläche	0,10
über 10 m Höhe über dem Erdboden oder der Wasseroberfläche	0,20
15. Arbeiten in 5 bis 10 m Höhe auf Gerüsten, Masten, Bock- oder Anlegeleitern und Arbeiten in Eisen- oder Holzkonstruktionen (z. B. Brücken, Hallen, Stapeln, Signale)	0,10
Arbeiten auf Gerüsten, Masten, Steildächern und Brücken- oder Hallenkon-	

	je Stunde DM
struktionen über 10 m Höhe oder Arbeiten, die mit Sicherungsgürtel bzw. -leine auszuführen sind	0,20
Arbeiten an freistehenden Schornsteinen über 20 m Höhe, je m über 20 m	0,05
16. Abladen von Langholz in Stämmen, Auf- und Abladen von schweren Trägern, Stahlkonstruktionen, schwerem und sperrigem Montagegerät für den Stahlbau	0,10
17. Unterfangungsarbeiten an Baustellen, und Arbeiten in Schächten mit einem Querschnitt von weniger als 4 qm und mehr als 4 m Tiefe	0,10
18. Schutz-, Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten, die durch außergewöhnliche Naturereignisse verursacht sind und beschleunigt durchgeführt werden müssen (z. B. Schutz von Brücken und baulichen Anlagen bei Hochwasser oder Eisgang, Beseitigung von Schneeverwehungen, Steinschlag usw.)	0,25
19. Aufräumungs-, Eingleisungs- und Einebnungsarbeiten auf und an betriebswichtigen Gleisen von Beginn dieser Arbeiten bis zur Herstellung der Befahrbarkeit . .	0,50
20. Beseitigung von Schienenbrüchen an Hauptgleisen	0,20
21. Weichenreinigen, das ausschließlich in Bezirken mit starkem Rangierbetrieb (Ablaufberg, Zugbildungsgruppe während des fortlaufenden Rangiergeschäftes und bei stark befahrenen Kreuzungsweichen) während des fortlaufenden Betriebes durchgeführt werden muß	0,10

	je Stunde DM
22. Für Autogen-, Elektro-, Thermit- und Gasschienenschweißen in den Oberbau- und Weichenwerken sowie Bautrupps unter erschwerten Bedingungen	0,10
23. Kupferschweißen, E-Schweißen, Brennschweißen, soweit diese Arbeiten bei erhöhter Wärme bzw. Gasentwicklung unmittelbar im Kessel ausgeführt werden, für Entrostungsarbeiten in Kesseln . . .	0,25
24. Restaurierungsarbeiten in Rauchkammern, Aschkasten	0,15
25. a) Für das Reinigen von Kesselwagen, wenn der Beschäftigte sich im Kessel befindet und denselben von besonders schmutzigen und gesundheitsschädlichen oder giftigen Ladegutresten säubert .	0,25
b) unter denselben Verhältnissen wie unter a bei besonders stark verschmutzten Kesseln durch ätzende Stoffe . . bis zu	0,40

Der DVst und die örtliche Arbeitsschutzkommission setzen im Einvernehmen mit der BGL die Höhe der jeweils zu zahlenden Erschwerniszuschläge fest.

26. Für gesundheitsschädigende Arbeiten, die nicht in den Ziffern 1 bis 13 aufgeführt sind, ist für die Dauer ihrer Ausführung ein Erschwerniszuschlag von 0,10 DM je Stunde zu zahlen, sofern das zuständige Amt für Arbeit (Arbeitsschutzinspektion) sie als gesundheitsschädigend nach den Bestimmungen über die Anerkennung gesundheitsschädigender Stoffe durch ein schriftliches Gutachten bestätigt.

Tätigkeitsmerkmale für Produktionsarbeiter

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen

ie Eingruppierung in eine der Lohngruppen richtet ch nach den vom Arbeiter bzw. Facharbeiter ständig der überwiegend auszuführenden Arbeiten.

Nr. 1

Allgemeine Fach- und Helferarbeiten, die nicht unter Nr. 2 bis Nr. 15 aufgeführt sind

Lohngruppe 1

a) Einfachste Arbeiten, z. B. Besenreinsäubern von Räumen, Werkstätten, Höfen, Bahnsteigen, Gleisen, Treppen, der Flure oder Wagen, Ofenheizung

b) einfachste Gartenarbeiten, wie Grasstechen, Feuerschutzstreifen reinigen usw.;

Lohngruppe 2

a) Transportarbeiten aller Art, wie das Karren oder Tragen von Stoffen und Materialien aller Art, sofern diese Arbeiten nicht unter die Lohngruppe 3 fallen;

b) Auf- und Abtragen von Speisen und Getränken, Abwaschen des Geschirrs, Kartoffelschälen, Gemüseputzen.

c) Plombieren der Wagen, Entfernen von Beklebungen und Bezetteln der Ladungen und Wagen.

d) Lagerarbeiten, wie Ausgeben, Befördern, Annehmen, Aus- und Einpacken oder Versenden von Stoffen, Werkzeugen, Ersatz- und Tauschstücken, Geräten usw., wenn diese Arbeiten unter Aufsicht eines Lagerverwalters ausgeführt werden.

e) Innenreinigung, Waschen und Putzen der Wagen und Maschinen.

f) Reinigen von Räumen; hierzu gehört das Staubwischen der Inneneinrichtung, das Aufwischen, Putzen der Fenster sowie Bohnern.

g) Reinigen der Viehwagen und Aborte;

h) Reinigen der Ladestraßen und -rampen einschließlich Rückstände transportieren. Zum Reinigen der Ladestraßen und -rampen einschließlich Rückstände transportieren gehören die Eis- und Schneebeseitigung auch auf Bahnsteigen, Bahnhofsvorplätzen, Zufahrtsstraßen usw.

i) Gasfüllen der Wagen und sonstiger Behälter;

k) Hausmeister- und Wärtertätigkeiten in Übernachtungen.

l) Badewärtertätigkeit.

m) Betriebsarbeiten ohne Gleisbauarbeiten in Bahnmeistereien.

n) Bahnhofsarbeiten einschließlich Züge ausrufen, Türen schließen, Richtungsanzeiger stellen usw.

o) Arbeiten, die gärtnerische Vorkenntnisse erfordern, wie Hecken schneiden usw.

p) Fahrstuhlführung für Personen- und Lastenbeförderung.

q) Arbeiten in Getränkebereitungsanstalten.

Lohngruppe 3

a) Helferarbeiten bei Montagen oder bei Reparaturen, wenn mit einer oder mehreren Fachkräften zusammen gearbeitet wird, soweit diese Arbeiten nicht in anderen Lohngruppen enthalten sind.

b) Kuriertätigkeit zur Beschaffung der für die Ausbesserung der Lok und Wagen benötigten Ersatzstücke, Werkstoffe und Tauschstücke.

c) selbständiges Ausgeben von Stoffen, Werkzeugen, Ersatz- und Tauschstücken.

d) Reinigen der Rauchabzugskanäle von Heizungsanlagen, Schlammgräben, Kläranlagen und verdeckten Kanälen.

e) Bedienung elektrischer Kräne bis zu 10 t Tragfähigkeit.

f) Bedienung der Wasserdruckpressen, Pumpanlagen und Acetylengaserzeugungsanlagen.

g) Wartung von Kompressoren, kleinen Stromerzeugungs-, Besandungs- oder Auswaschanlagen, Gleisstopfmaschinen.

h) Heizen von Heizungsanlagen unter 50 qm Kesselheizfläche;

i) Bedienen von Öl- und Gasfeuerungen und Feuerungen in Leuchtgasanlagen sowie das Füllen von Gaskesselwagen.

k) Reinigen von Gleisanlagen, Weichen- und Signallaternen, Beleuchten der Signaleinrichtungen.

l) Bekohlung der Lokomotiven; Auf- und Abladen von Kohlen, Schlacken und Baustoffen sowie schwere Transportarbeiten von Stoffen, Gütern und Fahrzeugen; Verladen von Schienen, Schwellen, Weichen usw in Lagern (ausgenommen Steine tragen);

m) Sämtliche Arbeiten der Gutbewegung und -behandlung in Gepäck- und Güterabfertigungen sowie Umladehallen und das Regulieren von Wagenladungen.

n) Instandsetzen von Verpackungen auf Güterböden, in Gepäckabfertigungen und Lagerhallen;

o) Helfertätigkeit bei Vermessungsarbeiten an Gleisen oder anderen baulichen Anlagen.

p) Putzen von Lokomotiven und deren Teile.

q) Nähen, Steppen, wenn nach Anweisung Kleidungsstücke hergestellt werden.

r) Ölen und Abschmieren der Wagen und Triebwagen aller Antriebsarten, Wartung und Führung von Drehscheiben, Schiebebühnen und Elektrokarren;

s) Aufplatten von Gleis- und Weichenschwellen einschließlich Zupflocken alter Löcher, Schwellen hobeln, Bohren, Streichen und Aufschrauben der Platten, Schienen richten (einschließlich Bedienen der Richtmaschine), Hobeln und Entgraten in Lagern.

t) Arbeiten an Wasch- und Schleudermaschinen sowie Heißmangeln in Waschanstalten.

u) Desinfektion von Gebäuden, Personenwagen, Schädlingsbekämpfung usw.

v) Arbeiten in Steinbrüchen und Kiesgruben.

Lohngruppe 4

a) Hemmschuhlegen;

b) Gleisfreimelden.

c) Bedienung elektrischer Kräne mit über 10 t Tragfähigkeit und Hebevorrichtungen.

d) Gleisbau- und Unterhaltungsarbeiten an Gleisanlagen, z. B. Ein-, Aus- und Umbau der Gleise, Weichen und Kreuzungen, Stopfen, Bettung herrichten, Steinschlag oder Kiesbettung durchgabeln bzw. durchsieben, Schwellen verteilen, verlegen, Schienen setzen, Befestigen der Kleineisen usw., einschließlich der Transportarbeiten. Zu den Gleisbau- und Unterhaltungsarbeiten an Gleisanlagen usw. gehören auch die Eis- und Schneebeseitigung in den Weichen und Gleisanlagen.

e) Strecken sichern.

f) Kesselstein abstoßen, Auswaschen und Reinigen von Lokkesseln, Rohre reinigen und blasen, Beseitigung von Verbrennungsrückständen aus Rauchkammer, Feuerbüchse, Aschkasten und Dampfkesselanlagen; Einbau der Feuerschirme in Lok. Anheizen und Warten unter Dampf stehender Lok; Heizen von stationären Kesseln über 50 qm Kesselheizfläche und Heizkesselwagen;

g) Führung von Elektrokarren im öffentlichen Straßenverkehr, Kleinreparaturen an Elektrokarren.

h) Zubereitung und Fertigstellung von Speisen für bis zu täglich 100 Essenteilnehmer (über 100 Teilnehmer Eingruppierung als Facharbeit).

i) Dieselmotorkran-, Dampfkran-, Dampfhammer- oder Schmiedepressenführung.

k) Organisation und Überwachung des Arbeitsablaufes in den einzelnen Gruppen (Einteilen der Arbeitskräfte, Sichten der Begleitpapiere, Anfertigen von Meldezetteln, Feststellen von Unregelmäßigkeiten, Anschreiben der Güter und Mitarbeiten bei der Gutbewegung und -behandlung in Gepäck- und Güterabfertigungen sowie Umladehallen.

l) Steine tragen.

m) Gutbewegung und -behandlung in Umladehallen, Umladen von Gütern, Stoffen usw. von Schmalspur- auf Vollspurwagen.

Lohngruppe 5

a) Rangierarbeiten aller Art, ausgenommen Hemmschuhlegen unter Lohngruppe 4.

b) Facharbeiten, z. B. Dachdecker-, Ofensetzer-, Gärtner-, Schneider-, Maurertätigkeiten usw., die selbständiges Arbeiten nach Skizzen, Zeichnungen oder sonstigen Arbeitsunterlagen erfordern und normale Fachkenntnisse oder diesen gleichzustellende Erfahrungen voraussetzen, soweit diese nicht nach den Richtlinien der Nr. 2—15 zu gruppieren sind.

c) Wartung und Unterhaltung während des Betriebes von Luftverdichtern (Kompressoren), Stromerzeugern sowie Gleisstopfmaschinen und sonstigen elektrischen und durch Druckluft angetriebenen Oberbaugeräten.

Organisation und Überwachung des Arbeitsablaufes in den einzelnen Gruppen in Umladehallen, wie Einteilen der Arbeitskräfte, Sichten der Begleitpapiere, Anfertigen von Meldezetteln, Feststellen von Unregelmäßigkeiten, Anschreiben der Güter.

ohngruppe 6

e unter Lohngruppe 5 angeführten Arbeiten, wenn rzu besondere Fachkenntnisse erforderlich oder allgemeinen diese Arbeiten mit Hilfskräften ausführen sind.

dienen und Warten von stationären Normalder Hochdruckkesselanlagen mit einem Dampfuck von mehr als 3 atü und einer Leistung von indestens 4,5 t/h Dampf zum Zwecke der Energieformung.

ohngruppe 7

ie unter Lohngruppen 5 und 6 aufgeführten Arbeiten, wenn sie besonders schwierig sind, vielseitige erufserfahrung und Kenntnisse erfordern sowie erantwortung für Werkstücke und Betriebsmittel übernehmen ist, z. B. Überwachung und Instandaltung umfangreicher Anlagen oder Einrichtungen.

ohngruppe 8

r. 2

Arbeitsabnahme und Prüfen (Revision)

ohngruppe 1

ohngruppe 2

nfache Prüfarbeiten auf Beschaffenheit, Maßhaltigeit mittels Vorrichtungen, bei denen nach Angabe s Toleranzbereiches die Brauchbarkeit ohne Bemmung des Einzelwertes festgestellt wird.

Lohngruppe 3

Unter Anleitung ausgeführte Prüfarbeiten an Apparaten und Maschinen, z. B. elektrische Widerstandsmessungen bei Feststellung der Einzelwerte. Prüfarbeiten an Einzelteilen auf Maßhaltigkeit mit allgemein verwendbaren Meßgeräten.

Lohngruppe 4

a) Prüfen, Revidieren, Abgleichen umfangreicher Teilfabrikate mit mehreren voneinander abhängigen Funktionen.

b) Durchprüfen von einfachen Schaltungen nach Schaltunterlagen, schwierigere Funktionsprüfungen.

Lohngruppe 5

a) Normale, mechanische Prüfung von Apparaten und Maschinen sowie elektrische Prüfungen, die schaltungstechnische Kenntnisse erfordern, bei denen eine teilweise Übernahme oder Anlehnung an vorhandene Ausführungen oder Unterlagen vorliegt. Gleichwertige Prüfungen von Werkzeugen und Werkstücken.

b) Härteprüfungen aller Art.

Zu a und b: Prüfungen nach den zum jeweiligen Arbeitsgebiet gehörenden Vorschriften

Lohngruppe 6

a) Selbständige, schwierige elektrische oder mechanische Prüfung an Apparaten und Maschinen, die die Beherrschung der elektrischen bzw. mechanischen Funktionen der Apparate und Maschinen voraussetzen oder besondere schaltungstechnische Kenntnisse erfordern.

b) Gleichwertige Prüfungen von Werkzeugen und Werkstücken.

Zu a und b: Prüfungen nach den zum jeweiligen Arbeitsgebiet gehörenden Vorschriften.

Lohngruppe 7

a) Selbständige, schwierige und wechselnde Prüfarbeiten, zu deren Ausführung Erfahrungen und theoretische Kenntnisse erforderlich sind.

b) Elektrisches Prüfen und Funktionsprüfen von Fernmelde-, Verstärker- und Signalanlagen nach Bau- und Prüfvorschriften bei Benutzung hochwertiger Prüf- und Meßeinrichtungen, wie z. B. Oszillographen oder Pegelschreibern.

Zu a und b: Prüfungen nach den zum jeweiligen Arbeitsgebiet gehörenden Vorschriften.

Lohngruppe 8

— —

Nr. 3

Elektriker- und Autoelektrikerarbeiten, Anker- und Spulenwickeln, Freileitungsbau, Fernmelde- und Sicherungswesen

Lohngruppe 1

— —

Lohngruppe 2

a) Einfache Arbeiten bei Elektromontagen und Demontagen, wie Teile auspacken, Zureichen und Zubringen der Materialien.

b) Einfaches Wickeln von einfachen Feld- und Ankerspulen und Träufelspulen für kleine Motoren sowie gleichwertige Arbeiten an Apparatespulen.

c) Einfaches Wickeln in der Fertigung mit arbeitserleichternden Vorrichtungen. Tauchen, Tränken, Begießen, Spritzen und Lackieren von Wicklungen und Wicklungsteilen unter normalen Verhältnissen.

Lohngruppe 3

Unter Anleitung einer Fachkraft auszuführende Montagearbeiten, z. B. Leitungen und Kabel ver-

legen, Aufstellen von Motoren, Stellen von Leitungsmasten (auch Gittermasten), Anbringen von Isolatoren, Verlegen der Stromschienen und damit zusammenhängende Arbeiten usw.

b) Reinigen von elektrischen Apparaten und Maschinenteilen sowie Fernmeldeanlagen, Montage und Demontage von Schutzverkleidungen.

c) Wickeln und schwieriges Isolieren; z. B. Wickeln von Stäben, Anker-, Träufel- und Magnetspulen mittlerer Größe, Wickeln von Spulen der Fernmelde- und Meßtechnik mit mehreren Wicklungen, bei denen infolge vorgeschriebener Durchschlagprüfspannungen ein besonders sorgfältiges Wickeln und Isolieren der Wicklungen gegeneinander erforderlich ist und die einzelnen Wicklungen nicht unterteilt gefertigt werden.

d) Auf- und Abrollen von Hoch-, Niederspannungs-, Fernmelde- und Sicherungskabeln.

e) Isolieren, Tränken und Trocknen von Wicklungen der elektrischen Apparate.

f) Einfache Prüf- und Lötarbeiten.

Lohngruppe 4

a) Schwierige Helfertätigkeit bei Verladen und Ausbau umfangreicher elektrischer Anlagen und von Telegraphengestänge, die besondere Kenntnisse über den gesamten Arbeitsablauf erfordert. Helferarbeiten bei elektrischen Schaltgeräten.

b) Spleißen von Kabeln, Herstellung von Verbindungsmuffen jeglicher Art, Herstellung von Kabelabschlußgarnituren, Einbau von Endverschlüssen, Überführungsendverschlüssen und Kabelverteilungskästen unter Anleitung und Beaufsichtigung einer Fachkraft, Prüfung von Leitungen mit Instrumenten unter Anleitung und Beaufsichtigung einer Fachkraft, Kabelschuhmontagen in Serienfertigung.

Schwieriges selbständiges Wickeln von Teilspulen mit Anzapfungen und verschiedenen Drahtstärken innerhalb der Gesamtspule, von Bandkupferspulen, bei denen die Schaltungsteile mit anzufertigen und anzubringen sind, von Kleintransformatoren und Wandlern, die unter besonderer Verantwortung oder erschwerenden Umständen herzustellen sind. Feinstwicklungen von Hand von besonders hoher Genauigkeit. Einbringung von Läuferwicklungen bei größeren stationären Maschinen und diesen gleichwertigen Wickelarbeiten bei Fahrzeugmaschinen.

Montage der elektrischen Ausrüstung von Kraftfahrzeugen unter Anleitung.

Reinigen, Aufarbeiten und Formieren von Akkumulatoren bis 45 Amperestunden.

ohngruppe 5

Selbständige Montage und Demontage, Schaltung und Umschaltung einfacher Anlagen nach Angaben oder Zeichnung. Nach Anweisung auszuführende Teilmontagen, auch im Betriebs- und Unterhaltungsdienst.

Montage und Demontage des elektrischen Zubehörs von Fahrzeugen. Selbständiges Prüfen von Kabeln und Freileitungen. Einrichten von Sprechstellen, Beseitigung von einfachen Störungen an Fernmeldeeinrichtungen.

ohngruppe 6

Montage, Demontage, Schaltung und Umschaltung elektrischer Anlagen sowie das Anschließen von Motoren, Generatoren, Gleichrichtern, Transformatoren und anderen elektrischen Einrichtungen auch im Betriebs- und Unterhaltungsdienst, die nach Fertigstellung selbständig zu prüfen sind. Das Herstellen, Einbringen und Anschließen von Wicklungen, das Neuschichten von

Blechpaketen, Aufbau, Anschließen von Kollektoren, Verlöten der Kollektorfahnen und Auswuchten von Ankern.

b) Montage, Demontage und Störungsbeseitigungen an elektrischen Schienenfahrzeugen, Einbau und Installieren der elektrischen Apparate und Einrichtungen in nicht schienengebundene Fahrzeuge. Auf- und Abziehen von Antriebsscheiben und Ritzeln an Fahrmotoren und anderen wichtigen Maschinen.

c) Das selbständige Spießen der Kabel, Bau und Löten von Endverschlüssen, Ausbesserung der Kabel, Kabelmuffen setzen, Arbeiten an Pupinspulen, Kondensatormuffen.

d) Hochwertige Wickelarbeiten im Zusammenhang mit Schalt-, Löt- und Montagearbeiten nach Schaltschemen in Einzelfertigung.

e) Unterhaltung, Wartung, Zusammenstellungen von Sammlern über 45 Amperestunden, Blei löten, Blei schweißen.

Lohngruppe 7

a) Selbständige Ausführung von Schaltungen komplizierter Art der elektrischen Licht- und Kraftanlagen nach Zeichnungen sowie an automatisch gesteuerten elektrischen oder dieselelektrischen Triebwagen.

b) Hochwertiges Wickeln an Ständern, Läufern, Spulen und Transformatoren, wenn deren Herstellung Fachkenntnisse bedingt. Wickeln von großen Blankkupferspulen mit einem Leiterquerschnitt von mehr als 400 qmm, Einbringen von Wicklungen in Generatoren.

c) Das Suchen und Beseitigen von Fehlern und Störungen von ferngesteuerten Relais- oder Schützenanlagen, insbesondere bei Fernmelde-, Sicherungs- und Hochspannungsanlagen. Hierzu rechnen auch Rundfunk- sowie Verstärkungs- und Lautsprecheranlagen. Ausbessern und Nacheichen von Meßvorrichtungen, Feinstellarbeiten an Relais und ähnlichen elektrischen Vorrichtungen.

d) Aufarbeitung und Instandsetzung hochwertiger elektrischer Maschinen und Geräte, z. B. Gasschalter, Schnellschalter usw.

Lohngruppe 8

a) Selbständige Entwürfe an Schaltanlagen sowie Umschaltungen und Bauartänderungen.

b) Selbständiger Aufbau und Unterhaltung von Stromversorgungsanlagen, Bau von vollautomatischen Umschaltanlagen.

Nr. 4

Gießereiarbeiten, Formen und Kernmachen

Lohngruppe 1

— — —

Lohngruppe 2

— — —

Lohngruppe 3

a) Einfache Gießereiarbeiten, z. B. Sand aufbereiten nach Anweisung. Bedienen der Kollergänge und Mischmaschinen, Sand in Maschinen und Ausschlagkästen einbringen.

b) Einfaches Kernmachen, Herstellen kleinerer Kerne in großen und mehrteiligen Kernkästen.

c) Ausschlagen der Formkästen, einfaches Gußputzen.

d) Heizen der Trockenkammern.

Lohngruppe 4

a) Arbeiten des 3. Schmelzers, z. B. Hilfsarbeiten beim Flicken oder Rinnemachen, Umstellen der Gas- und Abgaskammern, Vorbereiten und Bereitstellen der Legierungen und ähnliches.
b) Einfaches Formen und Kernmachen, welches nach kurzer Anweisung ausgeführt werden kann.
c) Gießen von Roststäben, Bremsklötzen usw.
d) Normales Gußputzen.
e) Bedienen des Sandstrahlgebläses und der Abgratmaschine.
f) Lager ausgießen mit Härteprüfung.

Lohngruppe 5

a) Arbeiten des 2. Schmelzers an Siemens-Martin-Öfen, z. B. Überprüfen und richtiges Geben der Legierungen und Zuschläge. Einfaches Kokillengießen. Abstechen am Kupolofen nach Anweisung.
b) Maschinenformen und Kernmachen, welches eine längere Anlernzeit erfordert.
c) Gießen größerer Gußstücke, schwieriges Gußputzen.

Lohngruppe 6

a) Selbständig und verantwortlich auszuführende Arbeiten des Schmelzers an elektrischen und Flammöfen, normales Handformen, Maschinenformen und Kernmachen schwieriger Art, jeweils mit mehreren Kernen und Einlagen.
b) Gießen von Armaturen, Kolbenschieberbuchsen, Dampfsammelkästen usw.

Lohngruppe 7

Arbeiten des 1. Schmelzers an elektrischen und Flammöfen. Schwieriges Handformen mit mehrteiligen Modellen oder mehreren Kernen. Maschinenformen äußerst schwieriger Gußstücke. Großes Kernformen mit mehreren Ansteckteilen.

Lohngruppe 8

a) Arbeiten des 1. Schmelzers an Siemens-Martin-Elektro-Stahlöfen und Öfen mit saurem Futter.
b) Schwieriges Handformen großer Gußstücke mit vielen und komplizierten Kernen und Modellen, Handformen nach Zeichnung und Schablone, z. B. Dampfsammelkästen, Zylinderdeckel usw.

Nr. 5

Druckerei- und Buchbindereiarbeiten

Lohngruppe 1

— — —

Lohngruppe 2

Transportarbeiten, Zuarbeiten in Druckereien, Tischarbeiten, z. B. Falzen, Heften, Lochen usw.

Lohngruppe 3

a) Arbeiten an Buch- und Steindruckschnellpressen, Fahrkartendruckmaschinen, wie Anlegen, Bogenfangen.
b) Transportarbeiten schwerer Art.

Lohngruppe 4

a) Ausbinden von Drucksätzen, Vorschlagen an automatischen Anlegevorrichtungen unter Anleitung. Reinigen von Formen und Walzen.
b) Lichtpausarbeiten (Vervielfältigungen).
c) Arbeiten an der Papierrollen- und Papierschneidemaschine.

Lohngruppe 5

a) Schleifen von Stein und Zink.
b) Selbständiges Ausbinden von Drucksätzen, Vorschlagen an automatischen Anlegevorrichtungen.

Lohngruppe 6

a) Facharbeiten im Buch- und Steindruck, wie Handsetzen, Drucken an Schnellpressen, Automaten und Handpressen. An- und Umdruckarbeiten.

b) Lithographieren auf Zink, Stein und Aluminium, einschl. Korrekturen.

c) Photographieren, Filmherstellung und Bearbeitung, Vergrößern und Verkleinern von Originalen, Retuschieren, Maschinen- und Rahmenkopie auf Zink, Aluminium und Stein.

Lohngruppe 7

a) Fremdsprachige Setzarbeiten, Herstellen von Mehrfarbendrucken, Korrekturen lesen, Setz- und Druckarbeiten selbständig ausführen.

b) Drucken an Edmonsonschen Fahrkartendruckmaschinen.

Lohngruppe 8

a) Selbständiges Arbeiten an der Offset-, Rotations- und Setzmaschine.

b) Herstellen von Klischees und Stereos sowie Ausführung anderer hochwertiger und verantwortlicher Facharbeiten.

Nr. 6

Holz-, Tischler-, Stellmacher- und Drechslerarbeiten

Lohngruppe 1

— — —

Lohngruppe 2

Herantragen, Sortieren und Stapeln der Hölzer.

Lohngruppe 3

a) Einfache Maschinenarbeiten an der Pendel- und Kreissäge, Schleifmaschine und Spritzeinrichtung, z. B. Abnehmen der Hölzer, Leim- und Bohrarbeiten, Querschneiden ohne Verantwortung für die Holzausnutzung.

b) Einfache Zuarbeiten, Ein- und Ausbau sowie Reinigen der Holzteile von Fahrzeugen, serienmäßiger Einbau von Beschlagteilen.

c) Beschicken der Trockenkammer und Vorarbeiten dazu.

Lohngruppe 4

a) Arbeiten an selbst einzurichtenden Maschinen, z. B. an Bandsägen, Abrichten, Dicktenhobelmaschinen, an Tischfräsen nur mit Schablone, Feinschleifen massiver Hölzer.

b) Ablängen und Aussuchen nach Maßgabe der Aufmeßlisten bei bestmöglichster und verantwortlicher Holzausnutzung.

c) Schwierige Zuarbeiten für die Handtischlerei, z. B. Anschlagen und Anreißen einfacher Holzverbindungen. Beizen bei Einzelanfertigung und Anleitung.

Lohngruppe 5

a) Schwierige und wechselnde Arbeiten an selbständig einzurichtenden Maschinen, z. B. Bandsägen, Fräsen, Schleifbändern, Walzenschleifmaschinen, Feinschleifen von furnierten Hölzern, Arbeiten an der Poliermaschine.

b) Herstellung von einfachen Fenstern und Türen für Eisenbahnwagen und betriebliche Anlagen. Anfertigung von Möbeln, Regalen usw.

c) Arbeiten zur Erneuerung und Wiederherstellung von Personen-, Güter- und S-Bahn-Wagen, z. B. Sitzbänke, Gepäckraufen, Profil- und Deckenleisten usw.

d) Schleifen, Beizen, Polieren.

e) Anfertigung und Aufbau von Wandgerippen, Karosserien, Fußböden, Deckenverkleidungen, Automatenklappen usw.

f) Anfertigung einfacher oder einfach geteilter Holzmodelle und Kernkästen nach Zeichnung.

g) Zimmererarbeiten, z. B. Sparren auswechseln, Fußboden legen, Dach schalen.

Lohngruppe 6

a) Schwierige Tischler-, Stellmacher-, Drechsler- und Zimmererarbeiten, z. B. an Sonderfahrzeugen, Anfertigung und Einbau der Inneneinrichtung fahrbarer ärztlicher Stationen usw., Bau von Pendel-, Hallen- und Einsteigtüren in Einzelfertigung, Herstellung furnierter Möbel.

b) Feine Polierarbeiten.

c) Anfertigung von schwierigen zusammengesetzten Holzmodellen und der Kernkästen mit teilweise dünnen Wandstärken und schwieriger Formgebung (Kurven).

Lohngruppe 7

a) Hochwertige Tischler-, Stellmacher-, Drechsler- und Zimmererarbeiten, z. B. Anfertigung von Möbeln schwierigster Bauart, Erneuerung und Wiederherstellung von getäfelten Sonderzügen. Selbständige Ausführung gotischer oder runder Fenster.

b) Hochwertige Holzfräserarbeiten freihändig nach Zeichnung.

c) Herstellung schwieriger Holzmodelle oder Schablonen, die besondere Geschicklichkeit bedingen.

d) Aufreißen und Herstellen schwieriger Konstruktionen im Karosseriebau.

e) Verantwortliche Überwachung des Trockenvorganges in Trockenkammern.

Lohngruppe 8

a) Selbständiger Entwurf oder Versuchsarbeiten an neuen Modellen, Verbesserungen an Fahrzeugen und Bauten.

b) Entwerfen schwieriger Drechslerarbeiten und deren gleichzeitige selbständige Ausführung in besonderen Modellabteilungen.

Anfertigung besonders schwieriger, vielfach zusammengesetzter Holzmodelle und der dazugehörigen Kernkästen mit teilweise dünnen Wandstärken, verwundenen Flächen und schwierigen Kurven. Angabe für Zuarbeiten der Metallarmierung und deren Anbringung.

Tr. 7

Klempner- und Rohrlegerarbeiten

Lohngruppe 1

— —

Lohngruppe 2

Einfache Arbeiten, wie Anreißen nach Schablone usw.

Handreichungen für Klempner- und Rohrlegerarbeiten, wie Lötwerkzeug vorbereiten, Werkstücke säubern, entgraten, Hilfsarbeiten bei Dichtigkeitsprüfungen.

Lohngruppe 3

Arbeiten, die eine längere Ausbildung erfordern, wie einfache Zuschneidearbeiten, Sicken, Runden, Lochen, Arbeiten an der Biegebank, Runden von zylindrischen Teilen.

Vorgezeichnete Rohre zuschneiden mit Rohrschneider oder Metallsäge.

Lohngruppe 4

Arbeiten, die eine Anlernausbildung mit entsprechender Erfahrung, wie Handlöten, Löten mit Flamme, Blechrichten mit eingerichteter Maschine, Rohre anzeichnen und zuschneiden, Gewinde schneiden, erfordern.

Lohngruppe 5

Normale Klempnerarbeiten, wie Fertigung von einfachen Behältern, Gehäusen, Schutzhauben, Zubehörteilarbeiten, Einrichten von Blechbearbeitungs-

maschinen, Aufsetzen einfacher Armaturen, z. B. Ventile, Leitungshähne usw. Verlegen und Abdichten von Zufluß- und Abwässerrohren, Runden von konischen Teilen.

Lohngruppe 6

a) Schwierige Klempnerarbeiten, wie Inhaltberechnen und Abwicklung von einfachen Behältern und Gefäßen, Fertigung von großen Behältern, Zusammensetzen von Preßteilen, Reparaturarbeiten, die bestimmten Abnahmebedingungen über Maßhaltigkeit und Dichtheit der Arbeit unterliegen. Biegen und Löten dünnwandiger Bleirohre.

b) Einpassen und Einschleifen von Ventilen.

Lohngruppe 7

a) Besonders schwierige Klempnerarbeiten, wie Anstrich und Aufreißen komplizierter Abwicklung, Fertigung von komplizierten Behältern, Apparaten und Gehäusen.

b) Schwierige Montagearbeiten, z. B. von Be- und Entlüftungsanlagen und Heizungsanlagen.

c) Ausbeulen von Karosserien, Kotflügeln und Motorhauben.

Lohngruppe 8

Klempnerarbeiten schwierigster Art, wie Einzel- und Musteranfertigung, die an Fachkenntnisse und theoretisches Fachwissen entsprechende Anforderungen stellen, z. B. an Autokühlern.

Nr. 8

Tapezierer-, Maler- und Glaserarbeiten

Lohngruppe 1

— — —

Lohngruppe 2

a) Einfache Anstreicherarbeiten, z. B. Güterwagenkasten ausbessern bzw. einfache Grundierarbeiten.

b) Aushauen von altem Glas, Reinigung des Kittfalzes.

Lohngruppe 3

a) Einfaches Spachteln, z. B. kleinere Vertiefungen und ähnliche Arbeiten, Schleifen, Grundier- und Taucharbeiten.

b) Ofenbedienung in der Lackiererei, Entfetten und Entrosten.

c) Wagen waschen innen und außen bei P-Wagen als Vorbereitung für Anstricharbeiten.

d) Einsetzen, Stiften und Verkitten von zugeschnittenen Scheiben an einfachen Fenstern.

Lohngruppe 4

Einfache Pinsellackierarbeiten, Farben spritzen.

Lohngruppe 5

a) Schwieriges Spachteln und Schleifen größerer und zusammenhängender Flächen.

b) Pinsel-, Spritzlack- und Malerarbeiten in durchschnittlicher fachüblicher Ausführung sowie Ganzlackieren großer Flächen. Wechselnde Lackierarbeiten.

c) Schriftenmalerarbeiten mit Schablone, Schablonenschneiden.

d) Glaserarbeiten, die einer normalen Fachausbildung entsprechen.

Lohngruppe 6

Selbständige hochwertige Ausführung von Pinsellackier- und Schriftenmalerarbeiten ohne Schablone sowie gleichwertige Arbeiten, welche die gleichen Erfahrungen voraussetzen. Linieren und Ziehfederarbeiten.

Hochwertige Glaserarbeiten wie Bleiverglasung usw.

Lohngruppe 7
Entwerfen hochwertiger schwieriger Pinsellackierarbeiten ohne Schablone. Freihandlinieren.

Lohngruppe 8
— — —

Nr. 9

Fernmelde-, Signal-, Mechaniker- und Uhrmacherarbeiten

Lohngruppe 1
— — —

Lohngruppe 2
a) Einfaches Zusammenbauen in der Fertigung bei Verwendung von Mustern und Schablonen. Zusammenbau von Vorrichtungen und anderen die Arbeit vereinfachenden Einrichtungen.
b) Einfache Anfertigung von Einzelteilen mittels Vorrichtung unter Aufsicht.

Lohngruppe 3
a) Zusammenbau in der Fertigung unter Anleitung und Überwachung.
b) Einfache Paß- und Zurichtearbeit an Einzelteilen für Apparate und Geräte.

Lohngruppe 4
Zusammenbau hochwertiger Geräte und Instrumente nach Arbeitsunterlagen unter Anleitung, wenn besondere Geschicklichkeit oder körperliche Eignung erforderlich sind.

Lohngruppe 5
Selbständige Anfertigung von Einzelteilen nach Zeichnung oder Skizzen in Einzelfertigung und in kleinen Stückzahlen, Zusammenbau kompletter einfacher Geräte und Teilmontage von Baugruppen schwierigster Geräte nach Zeichnung.

Lohngruppe 6
a) Selbständige Anfertigung schwieriger Einzelteile nach Zeichnung, Skizze oder Muster.
b) Zusammenbau kompletter umfangreicher Geräte und Instrumente nach Zeichnung, Skizze und technischen Angaben.
c) Instandsetzung, Aufarbeitung und Prüfung von Fernsprechern aller Art, Vermittlungen bis 30 Teilnehmer, Laufwerken, mechanischen elektrischen Nebenuhren, einfachen elektrischen Meßinstrumenten, Rundfunkgeradeausempfängern, Blickfeldern, Tastensperren, Spiegelfeldern, Stellwerk- und Blockzubehör, elektrischen Stellwerken mit Aufbauten.

Lohngruppe 7
a) Besonders schwierige Arbeiten beim Zusammenbau von Instrumenten und Geräten in Einzelfertigung, in Verbindung mit der Herstellung wichtiger Teile in Präzisionsausführung nach Unterlagen, technischen Angaben oder Zeichnungen.
b) Anfertigung von Lehren und Hilfswerkzeugen, bei denen ein besonderer Grad an Genauigkeit verlangt wird.
c) Besonders hochwertige Dreh- und Paßarbeiten (Ventile, Konen, Lager usw.).
d) Aufbau, Unterhaltung, Entstörung und Prüfung von Klein-Basa, Bü, Wl, Verstärkern, Superempfängern, Vermittlungen bis 50 Teilnehmern, Melde- und Fernschreibanlagen, elektrischen Hauptuhren, hochwertigen Meßinstrumenten, elektrischen Fahrtrichtungsanzeigern.
e) Feineinstellen und Feinnacharbeiten an Antrieben oder Hebeln der elektrischen Druckluftstellwerke sowie an Sperren und Hebeln der

mechanischen Stellwerke, Feineinstell- und andere Unterhaltungsarbeiten an Vorrichtungen der Fernmelde-, Sicherungs- und Uhrenanlagen.

f) Nacheichen von Meßvorrichtungen.

g) Blockwerke montieren, schalten und nach Unterlagen durchprüfen, Störungsbeseitigung im Unterhaltungsdienst.

Lohngruppe 8

a) Schaffung von elektrischen und mechanischen Neukonstruktionen, Anfertigung von Modellen für Versuchszwecke sowie für hochwertige Geräte und Instrumente, einschließlich Herstellung der wichtigsten dazugehörigen Einzelteile nach Unterlagen oder technischen Angaben.

b) Schaffung von provisorischen Einrichtungen nach eigenen Überlegungen.

c) Messungen an hochwertigen Streckenkabeln. Einpegeln von Großnetzverbindungen.

d) Aufbau, Unterhaltung, Entstörung, Prüfung von größeren Basa, Tft, Hf, Tonwahl, Leitungsverstärkern, DT und den zugehörigen Meßeinrichtungen, elektrischen Hauptuhranlagen (4 bis 7 Schleifen), größeren Tresoranlagen, Vermittlungen über 50 Teilnehmer, Sekretär- und Präsidentenanlagen, Block- und elektrischen Stellwerken.

Nr. 10

Sattler-, Polsterei- und Tapezierarbeiten, Dachdeckerarbeiten im Waggonbau

Lohngruppe 1

— — —

Lohngruppe 2

Polstermaterial zupfen. Alte Polster und Faltdachgestelle zerlegen.

Lohngruppe 3

Riemenarbeiten einfacher Art, Riemenklammern anbringen, Riemenpflege, Plane und Maschinennähen einfacher Art, Öl- und Schmierpolster nähen.

Lohngruppe 4

a) Einfache Teilarbeiten in der Sattlerei, Polsterei und Tapeziererei.

b) Dachdeckerarbeiten an Fahrzeugen.

Lohngruppe 5

Selbständige Sattler-, Riemen-, Polster- und Tapezierarbeiten, insbesondere in der Fahrzeugherstellung, z. B. Polsterbezüge aufziehen, Polster fertigstechen, Kissen- und Lehnpolsterverdecke verarbeiten und anpassen. Sattlerarbeiten an Fahrzeugen, Nähen von Hand. Sitz, Rückenlehne und Türverkleidungen einbauen, Zuschneidearbeiten nach Schablone.

Lohngruppe 6

Selbständige Arbeiten nach Zeichnung und Muster. Vollständige Ausführung solcher Arbeiten für Luxusfahrzeuge in Einzelfertigung und gleichwertige Arbeiten. Zuschneidearbeiten ohne Schablone.

Lohngruppe 7

— —

Lohngruppe 8

— —

Nr. 11

Spanlose und spanabhebende Fertigungsarbeiten

Bohren, Fräsen, Hobeln, Stoßen, Drücken, Schneiden, Stanzen, Pressen, Ziehen, Bürsten, Schleifen, Schwabbeln, Drehen.

Lohngruppe 1

— —

Lohngruppe 2

a) Einfaches Fräsen, Bohren, Hobeln, einfach Schneid-, Stanz-, Preß-, Biege-, Zieh- und Präge arbeiten an eingerichteten Maschinen unter Anleitung, Aufsicht.

b) Unter Anleitung und Beaufsichtigung auszuführendes Drehen in der Fertigung an Mechaniker- oder Spezialdrehbänken, die für bestimmte Arbeitsgänge eingerichtet sind.

c) Einfache Arbeiten an eingerichteten Maschinen wie Stangen einführen oder Werkstücke spannen, wobei neben diesen Arbeiten Messungen der Werkstücke während der Fertigung vorzunehmen sind und auf den einwandfreien Gang der Maschine zu achten ist.

Lohngruppe 3

a) Selbständige Schneid-, Stanz-, Preß-, Biege-, Zieh- und Prägearbeiten an eingerichteten Maschinen, wenn besondere Aufmerksamkeit erforderlich und mit wertvollen Werkzeugen zu arbeiten ist.

b) Selbständiges Bohren, wenn die Bohrungen rechtwinklig zu den Auflageflächen angeordnet sind, Bohren und Reiben vieler Löcher in wenigen verschiedenen Ebenen oder Gradstellungen bei Benutzung von Bohrvorrichtungen.

c) Selbständiges Fräsen auf klemen und mittleren Waagerecht-, Senkrecht- und Spezialfräsmaschinen, selbständiges Hobeln und Stoßen nur für Massenanfertigung.

d) Polieren und Glänzen einfacher Teile. Einfache Rundschleifarbeiten, sofern es nicht Paßarbeiten sind (Längschleifarbeiten), z. B. Gewindebohrer- und Schaftschleifen, ferner Loch-, Flächen- und Scharfschleifarbeiten und diesen gleichwertige Arbeiten sowie einfaches Polieren und Glänzen.

) Normale Dreharbeiten auf eingerichteten Maschinen bei ständiger Maßkontrolle und Überwachung der Dreharbeiten.

ohngruppe 4

) Nacharbeiten von gestanzten Teilen an eingerichteten Maschinen. Selbständige Arbeiten an Bohrmaschinen nach Anriß, wenn das Spannen durch Spanneinrichtungen erleichtert wird, Arbeiten an Werkstücken mit vielen Löchern, die schwierig herzustellen sind, bei Benutzung von Bohrvorrichtungen mit Aufspannungen in verschiedenen Ebenen oder Gradstellungen.

) Selbständiges Arbeiten jeglicher Art an Bohrmaschinen, wenn nicht nach Konstruktionszeichnungen, sondern nach arbeitserleichternden Unterlagen, wie Bohrzeichnungen, Einstelltabellen und ähnlichem gearbeitet wird.

) Selbständiges Hobeln nach Anriß, Stoßen auf Spezialnutenstoßmaschinen und auf normalen Stoßmaschinen, Schwabbeln und Hochglanz polieren.

) Preß-, Präge-, Schneid- und Zieharbeiten an Fallwerken, großen Friktionsexzenter-, Zieh- und sonstigen Pressen mit einfachen Werkzeugen, wenn die Maschinen ständig oder bei schwierigen Arbeiten unter Aufsicht eingerichtet werden.

) Einfaches selbständiges Drehen einfach zu spannender Werkstücke bei geringer Oberflächengüte oder bei hoher Oberflächengüte an Einzweckmaschinen. Einfache selbständige Arbeiten an Revolverdrehbänken oder schwierige an eingerichteten Maschinen. Gewinde schneiden mit Strähler nach Gütegrad „grob" oder „mittel".

ohngruppe 5

Druckpolieren an gestanzten bzw. gepreßten und vorgezogenen Teilen.

b) Arbeiten auf Lehrenbohrmaschinen, Bohrwerken, Radial- und ähnlichen Bohrmaschinen in Einzelfertigung nach Zeichnung mit eindeutigen Maßangaben in senkrechten oder waagerechten Aufspannungen für viele Bohrungen. Schwierige Arbeiten auf Radial- und Horizontalbohrmaschinen an großen Werkstücken, bei denen der Aufbau und das Ausrichten der Teile Erfahrung erfordern oder die Bohrmaschine infolge der Lage und Größe der Werkstücke an dieselben herangebracht werden muß.

c) Hobeln auf Langhobelmaschinen, z. B. Fertighobeln größerer Werkstücke nach Anriß oder Lehre auf Kurzhobel- oder Stoßmaschinen.

d) Fertighobeln oder Stoßen kompliziert geformter schwierig zu spannender Werkstücke, bei denen hohe Arbeitsgüte verlangt wird.

e) Hochwertige Preß-, Präge-, Schneid- und Zieharbeiten an Fallwerken, großen Friktionsexzenter-, Zieh- und sonstigen Pressen mit kombinierten oder großen Schneid- und Ziehwerkzeugen, wenn die Maschine vollständig oder bei großen und schwierigen Teilen unter Aufsicht eingerichtet werden.

f) Selbständig ausgeführtes Schleifen an allen vorkommenden Werkzeugen und selbständiges Bürsten und Glänzen.

g) Normales selbständiges Drehen bei mittlerer Oberflächengüte oder größerer kompliziert geformter schwierig zu spannender Werkstücke. Gewinde schneiden nach Güteklasse „mittel" ohne Spezialeinrichtung. Einfaches selbständiges Drehen an Großdrehbänken. Normales Hinterdrehen. Schwierige Arbeiten an Revolverdrehbänken.

ohngruppe 6

Schwierige Arbeiten auf Lehrenbohrmaschinen, Radialbohrmaschinen nud Bohrwerken in Einzelfertigung nach Zeichnung mit eindeutigen Maßangaben für Durchmesser und Abstände, wenn die Löcher in verschiedenen Ebenen oder Gradstellungen liegen und das Ausrichten der Werkstücke und Einstellen der Maschinen Erfahrung bedingen.

b) Schwieriges Hobeln und Stoßen auf Lang-, Kurzhobel- und Stoßmaschinen, z. B. Bearbeitung hochwertiger Werkstücke bei hoher Oberflächengüte, sofern das Aufspannen infolge der Größe des genauen Ausrichtens und wegen der Verzugsempfindlichkeit schwierig ist oder die zu hobelnde Form mit hoher Genauigkeit schwierig herzustellen ist.

c) Selbständiges Schleifen großer und schwerer Formteile, Zylinderschleifarbeiten an Motoren und anderer im Lok- und Maschinenbau vorkommender Zylinder. Schleifen von großen Wellen, einfachen Kurbel- und Nockenwellen an Spezialmaschinen. Gleichwertige Rund- und Lochschleifarbeiten, Scharfschleifarbeiten, die in ihrer Ausführung besondere Erfahrung bedingen. Läppen und Hohnen von Maschinenteilen.

d) Schwieriges Drehen von Werkstücken in kleinen Stückzahlen an normalen Drehbänken und Hinterdrehbänken, wenn die Teile schwierig zu spannen sind, eine besondere Oberflächengüte oder enge Maßabhängigkeit mehrerer zueinanderlaufend zu drehender Flächen verlangt wird.

e) Normales Drehen auf Großdrehbänken, Gewinde schneiden ohne Spezialeinrichtung nach Güteklasse „mittel" bei schwierigen und „fein" bei einfachen Werkstücken. Schwierigste Arbeiten an Revolverdrehbänken.

Lohngruppe 7

a) Hochwertige Arbeiten auf Lehrenbohrmaschinen und Bohrwerken mit zahlreichen voneinander abhängigen Bohrungen und großen Herstellungsgenauigkeiten für Durchmesser und Abstände bei schwierigem Ausrichten. Spannen und Messen in verschiedenen Ebenen oder Gradstellungen und bei selbständiger Errechnung von Maßen, Winkeln und Gradstellungen.

b) Schwieriges und vielseitiges Hobeln an Langhobelmaschinen, z. B. Bearbeitung sehr hochwertiger Werkstücke bei höchster Oberflächengüte und Abhängigkeit der Maße untereinander, wenn außerdem das Aufspannen infolge der Größe oder komplizierten Form des Werkstückes des genauen Aufspannens und der Verzugsempfindlichkeit besonders schwierig ist.

c) Selbständiges Schleifen in Musterfertigung, Kaliberschleifen und polieren, Flächenschleifen für Meßwerkzeuge. Schleifen mehrhubiger Kurbel- und Nockenwellen für Explosionsmotoren, Feinmaßschleifen von Präzisionsspindeln für Maschinen und Apparate, Gewindekaliber, Universalrundschleifarbeiten und andere gleichwertige Schleifarbeiten.

d) Schwierigstes Drehen an normalen Drehbänken und Hinterdrehbänken, bei denen gleichzeitig hohe Anforderungen an Oberflächengüte, Durchmesser und z. B. beim Gewindeschneiden auf den Leitspindeldrehbänken auch an Steigerungsgenauigkeit gestellt werden oder bei denen das Gewindeschneiden durch ein ungünstiges Verhältnis des Durchmessers zur Länge besonders erschwert wird. Hochwertige Dreharbeiten, wie Einzelanfertigung von Kolben und Kolbenbolzen, Ventilen, Zylinderbuchsen und ähnliche Arbeiten an Motoren und Verbrennungsmaschinen, Lager ausbohren an Drehbänken.

e) Schwieriges und vielseitiges Drehen, z. B. komplizierter Werkstücke, wie besonders schwieriger Winkel- und Planscheibenarbeiten an sehr verzugsempfindlichen und schwer zu spannenden Teilen mit mehreren voneinander abhängigen Maßen und Passungen. Schneiden von Trapez- oder Flachgewinden größter Genauigkeit.

f) Schwieriges Drehen auf Großdrehbänken, z. B. Drehen von großen, schwer zu spannenden oder verzugsempfindlichen Werkstücken wie z. B. Motorgehäuse aus Leichtmetallen usw.

g) Metalldrücken aller Art nach Zeichnung, Muster oder Anlage. Selbständiges Herstellen der benötigten Werkzeuge und Vorrichtungen, Verarbeitung aller Materialien, Berechnung der Blechscheibengröße und Bestimmung des Arbeitsablaufes.

Lohngruppe 8

a) Hochwertige Arbeiten auf Lehrenbohrmaschinen für den Werkzeug- und Maschinenbau, wenn besonders schwierige, umfangreiche Berechnungen vorzunehmen sind und keine Hilfsmittel zur Verfügung stehen.

b) Schwierigstes und vielseitiges Drehen, z. B. komplizierter Werkstücke und Werkzeuge, wie Teile für Meßuhren, Mikrometerschrauben, Grenzprüflehren usw.

c) Schleifen und Polieren von Gewindekalibern und denen gleichwertige Feinschleifarbeiten an Meßwerkzeugen.

Nr. 12 **Schlosserarbeiten**

Lohngruppe 1

— — —

Lohngruppe 2

a) Einfache Arbeiten, wie Zureichen von Werkstücken und Werkzeugen und andere leichte Arbeiten.

b) Einfache Arbeiten unter Anleitung und Aufsicht, die in gleicher und ähnlicher Art wieder vorkommen, bei Verwendung arbeitserleichternder Maschinen oder Vorrichtungen.

c) Entgraten von Behälterteilen und Ankörnen zum Bohren mit Hilfe einfacher Schablonen.

d) Einfacher Zusammenbau in Serienarbeit, z. B. Schrauben oder Splinte einziehen usw., Grobbearbeitung von Schweißnähten, Kanten brechen an bearbeiteten Werkstücken mittels Feile.

Lohngruppe 3

a) Ausführung von einfachen Teilarbeiten wechselnder Art.

b) Unter Aufsicht auszuführende einfache Arbeiten an einfachsten Baugruppen und deren Zusammenbau.

c) Nietarbeiten an einfachen Gestellen und Behältern ohne besondere Genauigkeit.

d) Einfache Befeilarbeiten, z. B. an Gußnähten.

Lohngruppe 4

a) Ausführung von Teilarbeiten mittelschwieriger Art, Arbeiten an einfachen Baugruppen und deren Zusammenbau.

b) Richten von Kleineisenteilen.

c) Herrichten zum Schweißen einschließlich Anreißen und Nachrichten. Kanten runden an bearbeiteten Teilen.

d) Helferarbeiten bei Abrißarbeiten an Fahrzeugen.

Lohngruppe 5

a) Schlosserarbeiten, die nach Zeichnung, Skizze oder sonstigen Angaben auszuführen sind. Paß- und Zurichtearbeiten von mittelschwierigen Teilen. Selbständiger Zusammenbau vollständiger mittelschwieriger Baugruppen nach Zeichnung, Fristarbeiten an Lok, Tender und Wagen, soweit sie nicht in 6 oder 7 besonders aufgeführt sind. Abrißarbeiten an Fahrzeugen.

b) Anfertigung und Aufarbeitung von Stellwerksteilen für Sicherungsanlagen.

c) Richten und Spannen gewalzter Mittelbleche von Hand.

d) Richten zylindrischer Behälter.

e) Formfeilen ohne besondere Genauigkeit.

Lohngruppe 6

a) Schwierige Schlosserarbeiten nach Zeichnung, Skizze oder sonstigen Angaben, wie Paß- und Zurichtearbeiten von schwierigen Einzelteilen. Selbständiger Zusammenbau vollständiger schwieriger Baugruppen und von Maschinen nach Zeichnung, wie z. B. Aufarbeiten von Werkzeugmaschinen, Bremsen und Bremsarmaturen sämtlicher Fahrzeuge (bei Wagen nur, wenn Bremsuntersuchungen oder Zwischenbremsuntersuchungen nach Brevo III ausgeführt werden). Dampfkesselarmaturen.

b) Schwierige Schlosserarbeiten, wobei auf Schrumpfung und Schweißverzug zu achten ist und genaue Anpaßarbeiten an schwierigen Abwicklungen

auszuführen sind, bei denen Maßhaltigkeit und Dichtigkeit Abnahmebedingungen unterliegen.

c) Schwierige Schlosserarbeiten an Lok, Tender und Wagen, z. B. Ursachenermittlung von Schäden (Arbeiten an Luft- und Speisepumpen, Kolben und Schiebern, Reglern und Reglerrohren, Stichmaß- und Achssenkarbeiten).

d) Schwierige Anfertigung und Aufarbeitung von Stellwerksteilen nach Skizzen von Signalen, mechanischen Signal- und Weichenantrieben, Spezialteilen, Ersatzteilen und schwierigen Einzelteilen usw.

e) Maßhaltige Nietarbeiten.

f) Formfeilen mit vorgeschriebener Genauigkeit.

Lohngruppe 7

a) Besonders schwierige Schlosserarbeiten wie genaueste Paß- und Zurichtearbeiten, z. B. an komplizierten Stellwerksteilen für Sicherungsanlagen, Meß- und Prüfständen usw. Zusammenbau schwierigster Art von vollständigen hochwertigen Baugruppen, z. B. Arbeiten an Triebwerksteilen der inneren Maschinen an 3- und 4-Zylinderlok und komplizierter Werkzeugmaschinen und anderer Maschinen oder Geräte.

b) Schwierigste Schlosserarbeiten, bei deren Ausführung auf Schrumpfung und Schweißverzug erhöht zu achten ist und schwierige Anpaßarbeiten an Abwicklungen und Durchdringungen der Behälterform sowie an mehreren Rohrstützen oder Abdeckungen in den verschiedensten Grundstellungen auszuführen sind. Maßhaltigkeit und Dichtigkeit unterliegen Abnahmebedingungen.

c) Richten und Spannen gewalzter Feinbleche von Hand.

d) Selbständiges Einpassen von Ersatzteilen an mechanischen Stellwerken.

e) Zusammenbau und Reparatur von Motoren, Getrieben, Differentialgetrieben und Einspritzapparaten, besonders schwere Montagearbeiten und Teilarbeiten an Schwerlaststraßenfahrzeugen.

Lohngruppe 8

a) Schlosserarbeiten schwierigster Art wie nach Entwurfsskizzen oder sonstigen Angaben ausgeführte Versuchsmaschinen oder Gerätebaumuster, zu deren Ausführung theoretische und vielseitige praktische Fähigkeiten erforderlich sind.

b) Schwierige Einzel- und Musterfertigung, die an Fachkenntnisse und Wissen höchste Anforderung stellen.

c) Instandsetzung und Anfertigung chemisch-physikalischer Versuchsgeräte.

Nr. 13

Kupfer-, Kessel-, Feuerschmiede- und Walzarbeiten

Lohngruppe 1

— — —

Lohngruppe 2

— — —

Lohngruppe 3

Röhre glühen, reinigen von Hand und abdrücken, Niete vorwärmen, bohren und aufreiben, vorhalten. Einfache Kesselteile abbauen und aufarbeiten, z. B. Heiz- und Rauchrohre herausziehen, Roststäbe und Rostbalken abnehmen. Lukenpilze reinigen und Gewinde nachschneiden. Ofen heizen, Zuschlagen und Helferarbeiten beim Handschmieden einfacher Werkstücke.

Lohngruppe 4

a) Dichtfläche fräsen, Flansche bohren, Rohre absägen, Gewinde schneiden, Ausbau von Kesselteilen, z. B. Grob- und Feinarmaturen, Rauchkammertür, Dampfdom, Regler, Dampfsammelkasten.

b) Zuschlagen und Helfen beim Gesenkschmieden bei großen und schweren Werkstücken, Hammer und Pressen führen beim Freiformschmieden.

c) Einfache Richtarbeiten, z. B. Fangbügel, Gesenkschmieden einfacher Werkstücke maschinell.

Lohngruppe 5

a) Vorbereitende Arbeiten für den Einbau von Kesselteilen, z. B. Rohr abmeißeln, Stehbolzen aushülsen usw. Niete und große Kesselteile ausbauen.

b) Einbau von Stiftschrauben, Heiz- und Rauchrohren, Lukenpilzen.

c) Gesenkschmieden einfacher Werkstücke von Hand, Handschmieden einfacher Werkstücke, Richten von Treib- und Kuppelstangen.

Lohngruppe 6

a) Rohre nach Zeichnung und Modell biegen und anpassen. Kesselteile nach Zeichnung herstellen einschließlich Flicken aller Art. Einpassen, Richten, Niete einziehen und vorstemmen sowie Stemmkanten nacharbeiten.

b) Einbau von Deckenstehbolzen, Reglerrohren und Zubehör sowie sonstige schwierige Kesselarbeiten, z. B. Lukenfutter einbauen.

c) Gesenkschmieden schwierigster Werkstücke, Handschmieden großer Werkstücke nach Zeichnung mit großen Toleranzen oder nach Muster. Einfaches Handrichten von Stahlplatten. Strek-

ken und Stauchen von schweren Teilen, wie Treib- und Kuppelstangen usw.

Bedienen und Beschicken des Ofens und der Walzen. Vor- und Fertigwalzen.

ohngruppe 7

Metalltreibarbeiten an Kesseln, Behältern und sonstigen Apparaten.

Ein- und Ausströmrohre unter erschwerten Umständen anfertigen und anpassen.

Anreißarbeiten für Kessel nach Zeichnung.

Einbau neuer Feuerbüchsen, Langkesselschüsse und Stehkessel. Dichtarbeiten an Kesseln unter Wasserdruck.

Handschmieden schwieriger Werkstücke nach Zeichnung mit geringen Toleranzen. Freiformschmieden sehr großer, einfach zu formender Werkstücke.

Überwachen des Walzvorganges und Kontrolle der Fertigerzeugnisse.

ohngruppe 8

chwieriges Freiformschmieden kompliziert geform-
r Werkstücke nach Zeichnung mit geringen Tole-
nzen.

r. 14

Schweiß- und Schneidearbeiten

ohngruppe 1

— —

ohngruppe 2

nfache Schweißarbeiten mit Vorrichtungen an von
nrichtern eingerichteten elektrischen Schweiß-
aschinen, bei denen Schweißdauer, Stromstärke und
lektrodendruck eingestellt sind, Schweißarbeiten
it elektrischen Kleinschweißgeräten.

Lohngruppe 3

a) Stumpfschweißen an selbständig eingerichteten elektrischen Widerstandsschweißmaschinen. Einfachste Lichtbogen- und Autogenschweißarbeiten an Vorrichtungen.

b) Einfache Brennschneidearbeiten zerlegender Art. Brennschneiden mit maschinellen Vorrichtungen.

Lohngruppe 4

a) Schweißarbeiten nach Anriß oder in umfangreichen oder provisorischen Vorrichtungen in selbständig eingerichteten elektrischen Widerstandsschweißmaschinen.

b) Einfache Lichtbogen- und Autogenschweißarbeiten mit Vorrichtungen und Auftragsschweißungen (Bremswellen).

c) Brennschneiden aufbauender Art.

d) Thermit- und Auftragsschweißungen an Gleisanlagen.

Lohngruppe 5

a) Umfangreiche Lichtbogen- und Autogenschweißarbeiten an vorgerichteten und zusammengefaßten Werkstücken, bei denen saubere, gut durchschweißte und dicht gelegte Nähte in festgelegter Reihenfolge zu ziehen sind, z. B. Aufschweißen von Stellkeilen, Stangenschlössern, Lagerbolzen, Unterreifen, Verbindungsschweißungen an Blechen, Formeisen, Rohre auf Zug und Druck.

b) Selbständige Schneidearbeiten mit besonderer Maßhaltigkeit, z. B. Herausschneiden von Schadstellen an Lokkesseln (Kümpelflicken, Heiz- und Rauchrohre), Schweiß- und Brennarbeiten an baulichen Anlagen.

Lohngruppe 6

a) Nahtdichte, umfangreiche und an schwer zugänglichen Stellen auszuführende Lichtbogen- und Autogenschweißarbeiten an allen Metallen sowie Gußteilen, die bearbeitungsfähig bleiben müssen und bei denen beim Schweißen Spannungen auftreten, die durch Glühen ausgeglichen werden.

Einschweißen von Heiz- und Rauchrohren sowie Stehbolzen, Kolbenstangen und Kreuzkopfkegel auf- und ausschweißen. Flicken in Wasserkasten der Lok und Tender. Rotgußaufschweißen an Lagern und Ventilen. Schweißen [illegible] Werkzeuge und Geräte.

Ausbrennen von Stehbolzen, desgleichen [illegible] Kesselteile unter schwierigen Bedingungen [illegible]

Gasschmelzschweißungen an Schlossern [illegible] chenteilen (Auftragsschweißungen [illegible] während der Schweißung [illegible] gen entsprechend der geforderten [illegible] berücksichtigt werden müssen.

Lohngruppe 7

Lichtbogen- und Autogenschweißarbeiten [illegible] ßen Werkstücken, bei denen während der Schweißung auftretende Spannungen entsprechend der geforderten Maßhaltigkeit berücksichtigt werden müssen, die ständig auf Druck oder Vakuumdichtigkeit beansprucht werden und die an schwer zugänglichen und engen Arbeitsstellen auszuführen sind.

Schweißen von Nichteisenmetallen sowie die Ausführung von Verbindungsschweißungen oder Auftragsschweißungen oder elektrischer Warmschweißungen mittels Lichtbogen- Gasschmelzverfahrens an allen hochbeanspruchten Gegenständen, bei denen die Spannungen in der Schweißstelle durch besondere theoretische Fachkenntnisse und Erfahrungen beherrscht werden müssen, z. B. Kesselschweißen an Stahl und Kupfer, Lokrahmen, Dampfzylinder und ähnlichen Gußstücken,

Stangenköpfe für Trieb- und Kuppelstangen, dgl. neue komplizierte Lokersatzteile.

Lohngruppe 8

— — —

Nr. 15

Werkzeugmachen, Einrichten und Härten

Lohngruppe 1

— — —

Lohngruppe 2

— — —

Lohngruppe 3

Härten einfachster Werkstücke, einfaches Richten, Glühen von kleinen und mittleren Werkstücken, Schwärzen. Einsatzhärtung im regelbaren Glühofen, Entnehmen und Abschrecken nach Anweisung.

Lohngruppe 4

a) Unter Aufsicht auszuführendes Einrichten einfacher Automaten für einfachste Maschinenarbeiten.

b) Härten einfacher Werkzeuge und Maschinenteile aus Werkzeugstählen, Vergüten von Baustählen, Glühen von Werkstücken, Richten von einfachen Werkzeugen und Maschinenteilen, die nur teilweise gehärtet sind, bei denen also keine große Bruchgefahr besteht, z. B. an Meißeln, Körnern, Durchschlägen, Bolzen, Keilen, Stiften usw.

c) Anlassen von gehärteten Werkzeugen und Maschinenteilen. Glühen von Werkstücken aus Stahl.

Lohngruppe 5

a) Anfertigung von genormten Werkzeugen oder Werkzeugteilen einschließlich Schmieden in größerer Stückzahl, z. B. Schraubenschlüsseln, Meißeln, Zirkeln, Tastern usw. sowie einfachen Meßwerkzeugen und Lehren.

b) Dreharbeiten, Gewindeschneiden auf Halb- und Vollautomaten.

c) Selbständiges Einrichten und Überwachen von Halb- und Vollautomaten für einfache Maschinenarbeiten.

d) Glühen von Werkstücken aus NE-Metallen.

e) Selbständiges Härten, Härten und [illegible] einzelnen Werkzeugen, Richten [illegible] Maschinenteilen.

Lohngruppe 6

a) Herstellen von einfachen [illegible] zeugen, Meßwerkzeugen, [illegible] und Prüfvorrichtungen [illegible] gen nach Zeichnungen [illegible] zeugen aus Naturstahl.

b) Einrichten von Werkzeugen [illegible] handene Werkzeuge ein[illegible]

c) Einrichten und Überwachen [illegible] Vollautomaten für no[illegible]

d) Aufschweißen von [illegible] Werkzeuge, Auflöten [illegible] von Werkzeugen aus [illegible]

e) Reparaturen an Arm[illegible] nern, Schweißventilen [illegible]

f) Von Hand Nachschleifen [illegible] zeugen, Härten von W[illegible] gen, die dem Verzug [illegible] in gleicher Weise stän[illegible]

Lohngruppe 7

a) Herstellung von schwie[illegible] werkzeugen, z. B. mit [illegible] gen, Schnitten, z. B. [illegible]

schnitten, Stanzen, Ziehkolben, Räumnadeln und Schneidewerkzeugen, harten Gesenken, Stahlformen, selbstöffnenden Gewindeschneidköpfen mit großer Genauigkeit nach Zeichnung.

b) Selbständiges Einrichten von Werkzeugmaschinen, wenn die Werkzeuge selbst zu bestimmen sind und die Verantwortung für das maßhaltige Arbeiten der Maschine zu übernehmen ist.

c) Einrichten und Überwachen von Halb- und Vollautomaten für schwierige Maschinenarbeiten bei festgelegten Arbeitsgängen.

d) Schwieriges Harten und Nachrichten von Werkstücken und Teilen, die leicht dem Verzug unterliegen, wobei besondere Fachkenntnisse und Erfahrungen notwendig sind.

Lohngruppe 8

a) Selbständiges Herstellen hochwertiger Werkzeuge, z. B. Meßuhren, Mikrometerschrauben, Grenzprüflehren, Profilziehleisen, Vorrichtungen und Lehren nach schwierigen Zeichnungen sowie Komplett- und Mehrfachfolgeschnitten, schwierige Spritzguß- und Warmpreßformen, die theoretisches Fachwissen und Spezialkenntnisse erfordern.

b) Zusammenbau hochwertiger Schnitte und Stanzwerkzeuge, Anfertigung von Ersatzteilen für Präzisionsmaschinen und hochwertigen Justierarbeiten.

c) Einrichten und Überwachen von Automaten bei selbständiger Berechnung, Konstruktion der Kurven und Ausarbeiten der Arbeitsgänge.

Anlage [illegible]

Katalog

der Qualifikationsmerkmale zur Eingruppierung der Meister sowie der Lokomotivführer, Lokdienstleiter, Lokabnahmeinspektoren und Arbeitsaufnehmer

Entsprechend § 8 der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Meister in den volkseigenen [illegible] ihnen gleichgestellten Betrieben und über die Regelung ihrer Gehälter vom 28. Juni 1957 [illegible] folgenden, vom Ministerrat [illegible] bestätigten Qualifikationsmerkmalen [illegible] Gruppen M I bis M IV einzustufen [illegible]

Durch die Entlohnung der Lokdienstleiter, Lokabnahmeinspektoren [illegible] nehmer nach diesem Katalog [illegible] im Sinne der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Meister in den [illegible] gleichgestellten Betrieben [illegible] ihrer Gehälter vom 28. Juni [illegible]

Bahnbetriebswerke — Ba[illegible] — **Bahnbetriebswerke für** [illegible] Verbrennungsmotoren — **Kraftw**[illegible] Eisenbahnausbesserungszüge — [illegible] — **Bahnkraftwerke** — Starks[illegible] — Starkstromwerkstatt — Fahrleitungs[illegible] — Schnellbahnbetriebswerke — Sch[illegible] — Direktionshauptlager [illegible]

Qualifikation M[illegible]

Ohne abgeschlossene Berufsausbildung beherrscht ein bestimmtes Arbeitsgebiet [illegible] die Grundkenntnisse der Normung, insbesondere der Arbeitsnormung.

Tätigkeit

Trägt Sorge für die beste Organisation des Arbeitsablaufes innerhalb seines Arbeitsgebietes, erteilt die Arbeitsanweisungen an die ihm unterstellten Arbeitskräfte, in der Regel Ungelernte, führt schriftliche Arbeiten in Zusammenhang mit der Abwicklung der Arbeit und im Rahmen seiner Verantwortung aus.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die richtige Durchführung der Arbeit im Hinblick auf den ungestörten Produktionsablauf des Gesamtbetriebes und die Einhaltung der Bestimmungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit.

Er ist ferner verantwortlich für die Ausarbeitung und Anwendung der Normen, insbesondere der Arbeitsnormen und der Materialverbrauchsnormen. Er trägt die Verantwortung für die Einhaltung der geplanten Lohnsumme und für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:

Meister für das Transportwesen (Transportmeister),
- für die Lagerung und Ausgabe von Stoffen, Geräten, Ersatz und Tauschstücken (Lagermeister),
- für die Behandlung und Pflege der Lokomotiven (Schuppenmeister),
- für die Reinigung und Pflege der Reisezugwagen,
- für die Reinigung und Entseuchung der Reisezug- und Güterwagen,
- für die Zugbildung und Wagenpflege im S-Bahn-Verkehr,

Arbeitsaufnahme weiterer Kräfte.

Qualifikation

Abgeschlossene Berufsausbildung oder gleichwertige Kenntnisse, beherrscht vollständig das Fachgebiet des ihm unterstellten Arbeitsbereiches, besitzt die Grundkenntnisse der Normung und ist mit den Methoden zur Aufstellung und Einführung technisch begründeter Arbeits- und Materialverbrauchsnormen vertraut, hat Grundkenntnisse in der [illegible]rechnung und der Brigadenabrechnung.

Tätigkeit

Sorgt für die beste Organisation [illegible] innerhalb seines Arbeitsbereiches [illegible] weisungen an die ihm unterstellten [illegible] der Regel Angelernte und [illegible] Produktionsaufgaben [illegible] Qualifikation der Arbeiter [illegible] keit der Betriebseinrichtung [illegible]

Verantwortung

Er ist verantwortlich für [illegible] der Arbeit im Hinblick auf [illegible] Produktionsablauf des Gesamtbetriebes [illegible] Einhaltung des für seinen Bereich aufgestellten [illegible] planes und die Einhaltung der Bestimmungen [illegible] Gebiet des Arbeitsschutzes und der [illegible]heit.
Er ist verantwortlich für die [illegible] und Anwendung der Normen, insbesondere der Arbeits- und Materialverbrauchsnormen. [illegible] die Verantwortung für das ihm anvertraute [illegible]vermögen.

Dazu gehören:

Meister für die Erhaltung von [illegible]karren,
- für die Gaserzeugung in Gasanstalten,
- für die Arbeiten in der [illegible] und Buchbinderei.

Arbeitsaufnahme I. Kraft.

M III

Qualifikation

Hat die Meisterprüfung abgelegt oder besitzt eine mindestens sechsjährige erfolgreiche Praxis als Meister, beherrscht das Fachgebiet des ihm unterstellten Arbeitsbereiches vollständig, kennt die Prinzipien der Planung der Produktion und der Gestaltung des Produktionsablaufes, beherrscht das Gesamtgebiet der Normung, insbesondere der Arbeits- und Materialverbrauchsnormung sowie der Normen der Typisierung und der Produktionskapazität, beherrscht die Betriebs- und Brigadenabrechnung.

Tätigkeit

Sorgt für die beste Organisation des Arbeitsab[illegible]ufes seines Arbeitsbereiches, leitet mit Unterstützu[illegible] der Brigadiere die ihm unterstellten Arbeitskräfte, [illegible] der Regel qualifizierte Facharbeiter, zur Erfüllu[illegible] der Produktionsaufgaben an.

Leitet die Ausarbeitung des Teilplanes für [illegible]nen Bereich an, leitet den ihm unterstellten Arbei[illegible]normenbearbeiter an, entwickelt die Technologie [illegible]nes Bereiches in Übereinstimmung mit dem Ent[illegible]icklungsplan des Betriebes.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die Erfüllung des T[illegible]planes für seinen Bereich, für einen gleichmäßige[illegible] Arbeitsfluß, für die Ausarbeitung und Anwendu[illegible] der Normen und für die breite Anwendung fortsc[illegible]ittlicher Arbeitsmethoden. Er ist verantwortlich fü[illegible] die Qualifizierung der Werktätigen.

Er ist verantwortlich für die Einhaltung der B[illegible]immungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit und trägt die Verantwo[illegible]ung für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:
Meister für die Ausbesserung [illegible]
für die Ausbesserung von [illegible]
wagen,
für die Ausbesserung von [illegible]
für die Ausbesserung von [illegible]
für die Ausbesserung von [illegible]
brennungsmotoren,
für die Ausbesserung von [illegible]
für die Erhaltung von Lich[illegible]
für die Erhaltung der Fahr[illegible]
für die Ausbesserung [illegible]
Anlagen, in Werkstätten [illegible]
matoren, Umformer, Hoch[illegible]
geräte usw.),
für die Erhaltung der A[illegible]
für die Dampferzeugung[illegible]
für die Gaserzeugung [illegible]
lagen für die Propangas[illegible]
für die elektrischen An[illegible]
für die Lehrlingsausbil[illegible]

Qualifikation

Hat die Meisterprüfung [illegible]
schule als Techniker erfo[illegible]
umfassende Kenntnisse in[illegible]
ihm unterstellten Abteilu[illegible]
pien der Betriebsplanung [illegible]
Er hat gründliche Kenntn[illegible]
sation und der Normung. [illegible]
nisse in allen für seinen [illegible]
kommenden neuen Arbei[illegible]
die Betriebs- und Brigade[illegible]

Tätigkeit

Er überwacht die Arbei[illegible]
Meistereibereichen und [illegible]

der Teilpläne derselben, leitet die ihm unterstellten Meister bei ihrer Arbeit an. Er stimmt die Arbeit der ihm unterstellten Meistereibereiche unter Berücksichtigung der Belange des gesamten Betriebes aufeinander ab und sorgt für den technischen und organisatorischen Fortschritt in seiner Abteilung sowie für die volle Ausnutzung der vorhandenen Produktionskapazität auf der Grundlage technisch-wissenschaftlicher Kennziffern und technisch begründeter Normen.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die Erfüllung des Teilplanes für seine Abteilung, für die ständige Weiterentwicklung der Technik und der Arbeitsmethoden, für die Anwendung technisch begründeter Normen und die Qualifizierung der Werktätigen. Er ist verantwortlich für die Einhaltung der Bestimmungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit und trägt die Verantwortung für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:

Obermeister, denen mehrere Meistereibereiche unterstellt sind.

Lokomotivführer *)

M I

Qualifikation

Abgeschlossene Berufsausbildung als Schlosser, hat die Prüfung zur Berechtigung der Lokomotivführung abgelegt.

Tätigkeit

Wird eingesetzt als Lokomotivführer im Rangier- und Zugdienst, führt schriftliche Arbeiten im Zu-

*) Als Lokführer gelten auch Triebwagenführer auf Triebwagen mit Verbrennungsmotoren.

sammenhang mit der Abwicklung seiner Arbeit und im Rahmen seiner Verantwortung aus, erteilt Arbeitsanweisungen an den ihm unterstellten Heizer.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die richtige Durchführung seiner Arbeit im Hinblick auf die Einhaltung des Fahrplanes sowie die Pflege der Lokomotiven vor, während und nach der Fahrt, für die Einhaltung der für ihn geltenden Dienstvorschriften, der Betriebssicherheit und des Arbeitsschutzes.

Er ist weiterhin verantwortlich für die Einhaltung der geplanten Preise der Lokleistungskilometer.

Dazu gehören:

Lokomotivführer 3. Klasse.

M II

Qualifikation

Abgeschlossene Berufsausbildung als Schlosser, hat die Prüfung zur Berechtigung der Lokomotivführung abgelegt und mindestens 3 Jahre als Lokomotivführer gearbeitet.

Tätigkeit

Wird eingesetzt als Lokomotivführer im Rangier- und Zugdienst, führt schriftliche Arbeiten im Zusammenhang mit der Abwicklung seiner Arbeit und im Rahmen seiner Verantwortung aus, erteilt Arbeitsanweisungen an den ihm unterstellten Heizer.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die richtige Durchführung seiner Arbeit im Hinblick auf die Einhaltung des Fahrplanes sowie die Pflege der Lokomotiven vor, während und nach der Fahrt, für die Einhaltung der für ihn geltenden Dienstvorschriften, der Betriebssicherheit und des Arbeitsschutzes.

Er ist weiterhin verantwortlich für die Einhaltung der geplanten Preise der Lokleistungstonnenkilometer.

Dazu gehören:

Lokomotivführer 2. Klasse.

Lokdienstleiter, Triebwagendienstleiter (Verbrennungstriebwagen).

M III

Qualifikation

Abgeschlossene Berufsausbildung als Schlosser, hat die Prüfung zur Berechtigung der Lokomotivführung und Qualifizierungsprüfung abgelegt und ist mindestens 5 Jahre als Lokomotivführer tätig.

Tätigkeit

Verrichtet Dienst als Oberlokomotivführer (Brigadelokomotivführer), trägt Sorge für die beste Organisation des Arbeitsablaufes der ihm unterstellen Brigaden, erteilt Arbeitsanweisungen an die ihm unterstellten Brigadeangehörigen, führt schriftliche Arbeiten im Zusammenhang mit der Abwicklung der Arbeit der ihm unterstellten Brigaden und im Rahmen seiner Verantwortung für die Brigaden der Lokomotiven aus.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die ihm anvertraute Lokomotive, für die richtige Durchführung eines ununterbrochenen Betriebes und eines sicheren Zugverkehrs.

Dazu gehören:

Lokomotivführer 1. Klasse.

Lokdienstleiter in den Bw, die vom Ministerium für Verkehrswesen, Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn, festgelegt werden.

Qualifikation

Abgeschlossene Berufsausbil[illegible] die Prüfung zur Berechtigung [illegible] und Qualifizierungsprüfung [illegible] gelegt.

Tätigkeit

Wird auf Grund seiner bes[illegible] Lokführer 1. Klasse) als L[illegible]

Er ist verantwortlicher L[illegible] einer Gruppe von 15 bis 2[illegible] geschlossen sind, oder i[illegible] inspektor.

Er unterweist die ihm u[illegible] Führen der Züge und z[illegible] Handgriffe der Arbeit[illegible] lichen Fahrmethoden u[illegible] motiven der Brigaden [illegible] tem Zustand sind.

Er stellt gemeinsam m[illegible] Materialverbrauchsnorm[illegible]

Verantwortung

Er ist verantwortlich f[illegible] seiner Arbeit im Hinblic[illegible] stimmungen über Betri[illegible] schutz und trägt die Ver[illegible] vertrauten Lokomotiven.

Er trägt die Verantwortu[illegible] Aufarbeitung der Lokom[illegible] sowie für die einwandfr[illegible] gabe der Lokomotiven an [illegible] inspektor).

Dazu gehören:

Lokomotivfahrmeister,

Lokomotivabnahmeinspek[illegible]

Bahnmeistereien — Hochbaumeistereien — Gleis- und Weichenbauzüge — Brückenmeistereien — Schwellenwerke — Oberbauwerke

M I

Qualifikation

Ohne abgeschlossene Berufsausbildung, beherrscht ein bestimmtes Arbeitsgebiet und besitzt die Grundkenntnisse der Normung, insbesondere der Arbeitsnormung.

Tätigkeit

Trägt Sorge für die beste Organisation des Arbeitsablaufes innerhalb seines Arbeitsgebietes, erteilt die Arbeitsanweisungen an die ihm unterstellten Arbeitskräfte, in der Regel Ungelernte, führt schriftliche Arbeiten in Zusammenhang mit der Abwicklung der Arbeit und im Rahmen seiner Verantwortung aus.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die richtige Durchführung der Arbeit im Hinblick auf den ungestörten Produktionsablauf des Gesamtbetriebes und die Einhaltung der Bestimmungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit.

Er ist ferner verantwortlich für die Ausarbeitung und Anwendung der Normen, insbesondere der Arbeitsnormen und der Materialverbrauchsnormen und trägt die Verantwortung für die Einhaltung der geplanten Lohnsumme und für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:

Meister für das Transportwesen (Transportmeister),
für die Lagerung und Ausgabe von Stoffen, Geräten und Bauteilen (Lagermeister),
für die Unterhaltung der Gleisanlagen in Teilbezirken (Rottenführer),
für die Aufarbeitung von Oberbaustoffen und Oberbaugeräten.

M II

Qualifikation

Abgeschlossene Berufsausbildung oder gleichwertige Kenntnisse, beherrscht vollständig das Fachgebiet des ihm unterstellten Arbeitsbereiches, besitzt die Grundkenntnisse der Normung und ist mit den Methoden zur Aufstellung und Einführung technisch begründeter Arbeits- und Materialverbrauchsnormen vertraut, hat Grundkenntnisse in der [illegible] nung und der Brigadenabrechnung.

Tätigkeit

Sorgt für die beste Organisation [illegible] innerhalb seines Arbeitsbereiches [illegible] anweisungen an die ihm unterstellten [illegible] in der Regel Angelernte und [illegible] die Produktionsaufgaben [illegible] der Qualifikation der Arbeiter [illegible] fähigkeit der Betriebseinrichtungen [illegible]

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die [illegible] der Arbeit im Hinblick auf den [illegible] tionsablauf des Gesamtbetriebes [illegible] des für seinen Bereich aufgestellten Arbeitsplanes und die Einhaltung der Bestimmungen auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit.

Er ist verantwortlich für die Ausarbeitung und Anwendung der Normen, insbesondere der Arbeits- und Materialverbrauchsnormen. Er trägt die Verantwortung für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:

Meister für den Stahlbau in [illegible]
für die Montage im Stahlbau,
für Massivbauten,
für die Unterhaltung der [illegible] maschinellen Anlagen,

für die Aufarbeitung von Oberbaustoffen und Oberbaugeräten,
für mehrere Arbeitsgebiete,
für die Unterhaltung der Gleisanlagen mit einem Unterhaltungsbezirk (Rottenmeister),
für Heiz- und Energieanlagen in Schwellenwerken,
für die Schwellenbearbeitung,
für Anstreicharbeiten an Brücken,
für Aufarbeitung von Weichen.

M III

Qualifikation

Hat die Meisterprüfung abgelegt oder besitzt eine mindestens sechsjährige erfolgreiche Praxis als Meister, beherrscht das Fachgebiet des ihm unterstellten Arbeitsbereiches vollständig, kennt die Prinzipien der Planung der Produktion und der Gestaltung des Produktionsablaufes, beherrscht das Gesamtgebiet der Normung, insbesondere der Arbeits- und Materialverbrauchsnormung sowie der Normen der Typisierung und der Produktionskapazität, beherrscht die Betriebs- und Brigadenabrechnung.

Tätigkeit

Sorgt für die beste Organisation des Arbeitsablaufes seines Arbeitsbereiches, leitet mit Unterstützung der Brigadiere die ihm unterstellten Arbeitskräfte, in der Regel qualifizierte Facharbeiter, zur Erfüllung der Produktionsaufgaben an.

Leitet die Ausarbeitung des Teilplanes für seinen Bereich an, leitet den ihm unterstellten Arbeitsnormenbearbeiter an, entwickelt die Technologie seines Bereiches in Übereinstimmung mit dem Entwicklungsplan des Betriebes.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die Erfüllung des Teilplanes für seinen Bereich, für einen gleichmäßigen

Arbeitsfluß, für die Ausarbeitung [illegible] der Normen, für die breite Anwendung fortschrittlicher Arbeitsmethoden und ist verantwortlich [illegible] die Qualifizierung der Werktätigen.

Er ist verantwortlich für die Einhaltung [illegible] stimmungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit und trägt [illegible] tung für das ihm anvertraute Teilgebiet.

Dazu gehören:

Meister für die Unterhaltung [illegible] mehreren Unterhaltungsbezirken (Bo[illegible] für den Stahlbau mit [illegible] bezirken.

[illegible]

Qualifikation

Hat Meisterprüfung abgelegt [illegible] als Techniker erfolgreich [illegible] fassende Kenntnisse in der [illegible] ihm unterstellten Abteilung. [illegible] zipien der Betriebsplanung [illegible] Hat gründliche Kenntnisse [illegible] und der Normung. Er besitzt [illegible] Kenntnisse in allen für seinen Arbeitsbereich [illegible] kommenden neuen Arbeitsmethoden [illegible] Betriebs- und Brigadenabrechnung.

Tätigkeit

Er überwacht die Arbeit [illegible] Meistereibereichen und kontrolliert die Erfüllung der Teilpläne derselben. Er leitet die ihm unterstellten Meister bei ihrer Arbeit an. [illegible] die Arbeit der ihm unterstellten Meisterbereiche unter Berücksichtigung der Belange des gesamten Betriebes aufeinander ab und sorgt für [illegible] und organisatorischen Fortschritt [illegible] Abteilung sowie für die volle Ausnutzung [illegible] vorhandenen

Produktionskapazität auf der Grundlage technisch-wirtschaftlicher Kennziffern und technisch begründeter Normen.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die Erfüllung des Teilplanes für seine Abteilung, für die ständige Weiterentwicklung der Technik und der Arbeitsmethoden, für die Anwendung technisch begründeter Normen und die Qualifizierung der Werktätigen. Er ist verantwortlich für die Einhaltung der Bestimmungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit und trägt die Verantwortung für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:

Meister, denen mehrere Meistereibereiche unterstellt sind.

Signal- und Fernmeldewerke — Signalwerkstätten — Fernmeldewerkstätten — Signal- und Fernmeldemeisterei — Signalmeisterei — Fernmeldemeisterei

M I

Qualifikation

Ohne abgeschlossene Berufsausbildung, beherrscht ein bestimmtes Arbeitsgebiet und besitzt die Grundkenntnisse der Normung, insbesondere der Arbeitsnormung.

Tätigkeit

Trägt Sorge für die beste Organisation des Arbeitsablaufes innerhalb seines Arbeitsgebietes, erteilt die Arbeitsanweisungen an die ihm unterstellten Arbeitskräfte, in der Regel Ungelernte, führt schriftliche Arbeiten im Zusammenhang mit der Abwicklung der Arbeit und im Rahmen seiner Verantwortung aus.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die [illegible] der Arbeit im Hinblick auf den [illegible] tionsablauf des Gesamtbetriebes [illegible] tung der Bestimmungen auf dem [illegible] beitsschutzes und der Betriebssicher[illegible]

Er ist ferner verantwortlich für [illegible] und Anwendung der Normen, [illegible] beitsnormen und der Materialver[illegible] trägt die Verantwortung für [illegible] planten Lohnsumme und für [illegible] Volksvermögen.

Dazu gehören:

Meister für die Erhaltung [illegible] belanlagen

in den Bezirken mit ein[illegible] wert von 30 000 bis 60 000 [illegible] für Montage an Freile[illegible] (Bauzüge und Bautrupp[illegible]

Qualifikation

Abgeschlossene Berufsausbi[illegible] Kenntnisse, beherrscht vollk[illegible] des ihm unterstellten Arb[illegible] Grundkenntnisse der Norm[illegible] thoden zur Aufstellung [illegible] begründeter Arbeits- und M[illegible] vertraut, hat Grundkenntn[illegible] abrechnung und der Brigad[illegible]

Tätigkeit

Sorgt für beste Organisation [illegible] ablaufes seines Arbeitsbereic[illegible] weisungen an die ihm unterst[illegible] der Regel Angelernte und [illegible]

Produktionsaufgaben in Übereinstimmung mit der Qualifikation der Arbeiter und der Leistungsfähigkeit der Betriebseinrichtungen.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die richtige Durchführung der Arbeit im Hinblick auf den ungestörten Produktionsablauf des Gesamtbetriebes, für die Einhaltung des für seinen Bereich aufgestellten Teilplanes und die Einhaltung der Bestimmungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit. Er ist verantwortlich für die Ausarbeitung und Anwendung der Normen, insbesondere der Arbeits- und Materialverbrauchsnormen und trägt die Verantwortung für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:

Meister für die Erhaltung von Sicherungs- und Fernmeldeanlagen

- in den Bezirken mit einem Anlageunterhaltungswert von 25 000 bis 50 000 DM,
- für die Montage von Sicherungs- und Fernmeldeanlagen (Bauzüge und Bautrupps),
- für die Erhaltung von Freileitungs- und Kabelanlagen in mehreren Bezirken mit einem Anlageunterhaltungswert von 90 000 bis 120 000 DM,
- für die Erhaltung der Schalteranlagen in den Werkstätten.

M III

Qualifikation

Hat die Meisterprüfung abgelegt oder besitzt eine mindestens sechsjährige erfolgreiche Praxis als Meister, beherrscht das Fachgebiet des ihm unterstellten Arbeitsbereiches vollständig, kennt die Prinzipien der Planung, der Produktion und der Gestaltung des Produktionsablaufes, beherrscht das Gesamtgebiet der Normung, insbesondere der Arbeits- und Ma-

terialverbrauchsnormung sowie [illegible] Rationalisierung und der Produktionsvorbereitung, kennt die Betriebs- und Brigadeorganisation

Tätigkeit

Sorgt für die beste Organisation [illegible] innerhalb seines Arbeitsbereiches [illegible] stützung der Brigadiere die [illegible] beitskräfte, in der Regel qualifizierte [illegible] zur Erfüllung der Produktionsaufgaben [illegible]

Leitet die Ausarbeitung des [illegible] Bereich an, leitet den [illegible] normenbearbeiter an, entwickelt [illegible] seines Bereiches in Übereinstimmung [illegible] wicklungsplan des Betriebes [illegible]

Verantwortung

Er ist verantwortlich für [illegible] nes für seinen Bereich, für [illegible] beitsfluß, für die Ausarbeitung [illegible] Normen und für die bre[illegible] licher Arbeitsmethoden. Er [illegible] Qualifizierung der Werktätigen [illegible]

Er ist verantwortlich für die [illegible] mungen auf dem Gebiete [illegible] der Betriebssicherheit und [illegible] für das ihm anvertraute [illegible]

Dazu gehören:

Meister für die Erhaltung [illegible] den Werkstätten,

- für die Erhaltung der [illegible] Werkstätten,
- für die Erhaltung von S[illegible] anlagen in den Bezirken [illegible] haltungswert von 75 000 [illegible]
- Basa mit 301 bis 800 Vo[illegible]

Lehrmeister,

M IV

Qualifikation

Hat Meisterprüfung abgelegt oder eine Fachschule als Techniker erfolgreich absolviert. Er besitzt umfassende Kenntnisse in der Fertigungstechnik der ihm unterstellten Abteilung. Beherrscht die Prinzipien der Betriebsplanung und der Arbeitsökonomie. Er hat gründliche Kenntnisse in der Arbeitsorganisation und der Normung. Besitzt gründliche Kenntnisse in allen für seinen Arbeitsbereich in Frage kommenden neuen Arbeitsmethoden. Er beherrscht die Betriebs- und Brigadenabrechnung.

Tätigkeit

Er überwacht die Arbeit in den ihm unterstellten Meistereibereichen und kontrolliert die Erfüllung der Teilpläne derselben. Er leitet die ihm unterstellten Meister bei ihrer Arbeit an. Er stimmt die Arbeit der ihm unterstellten Meistereibereiche unter Berücksichtigung der Belange des gesamten Betriebes aufeinander ab und sorgt für den technischen und organisatorischen Fortschritt in seiner Abteilung sowie für die volle Ausnutzung der vorhandenen Produktionskapazität auf der Grundlage technisch-wirtschaftlicher Kennziffern und technisch begründeter Normen.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die Erfüllung des Teilplanes für seine Abteilung, für die ständige Weiterentwicklung der Technik und der Arbeitsmethoden, für die Anwendung technisch begründeter Normen und die Qualifizierung der Werktätigen. Er ist verantwortlich für die Einhaltung der Bestimmungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit und trägt die Verantwortung für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:

Obermeister, denen mehrere Meistereibereiche in den Werkstätten unterstellt sind (Werkstätten mit Fertigungsplanauflage),
für die Erhaltung der Sicherungs- oder Meldeanlagen in den Dienststellen mit einem Anlageunterhaltungswert von über 800 000 DM.

Bahnhöfe — Gepäckabfertigungen — Eilgutabfertigungen — Eilgutabfertigungen — Umladeabfertigungen —

M

Qualifikation

Ohne abgeschlossene Berufsausbildung [illegible] ein bestimmtes Arbeitsgebiet [illegible] kenntnisse der Normung [illegible] normung.

Tätigkeit

Trägt Sorge für die bestmögliche [illegible] ablaufes innerhalb seines Aufgabengebietes, erteilt die Arbeitsanweisungen an die [illegible] beitskräfte, in der Regel Facharbeiter, führt schriftliche Arbeiten in Zusammenhang mit der Abwicklung der Arbeit und im Rahmen seiner Verantwortung aus.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die richtige Durchführung der Arbeit im Hinblick auf den ungestörten Produktionsablauf des Gesamtbetriebes und die Einhaltung der Bestimmungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit.

Er ist ferner verantwortlich für die Anwendung und Anwendung der Normen, insbesondere der Arbeitsnormen und der Materialverbrauchsnormen. Er trägt die Verantwortung für die Einhaltung der ge-

planten Lohnsumme und für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:

Meister im Rangierdienst mit einem Rangierbezirk (Rangiermeister),

in Gepäck- oder Expreßgutabfertigungen mit mindestens 110 000 Verkehrsstücken im Monatsdurchschnitt (Lademeister),

in Umladehallen und Güterabfertigungen mit mindestens 2300 Verkehrstonnen im Monatsdurchschnitt (Lademeister).

M II

Qualifikation

Abgeschlossene Berufsausbildung oder gleichwertige Kenntnisse, beherrscht vollständig das Fachgebiet des ihm unterstellten Arbeitsbereiches, besitzt die Grundkenntnisse der Normung und ist mit den Methoden zur Aufstellung und Einführung technisch begründeter Arbeits- und Materialverbrauchsnormen vertraut, hat Grundkenntnisse in der Betriebsabrechnung und der Brigadenabrechnung.

Tätigkeit

Sorgt für die beste Organisation des Arbeitsablaufes innerhalb seines Arbeitsbereiches, erteilt Arbeitsanweisungen an die ihm unterstellten Arbeitskräfte, in der Regel Angelernte und Facharbeiter, verteilt die Produktionsaufgaben in Übereinstimmung mit der Qualifikation der Arbeiter und der Leistungsfähigkeit der Betriebseinrichtungen.

Verantwortung

Er ist verantwortlich für die richtige Durchführung der Arbeit im Hinblick auf den ungestörten Produktionsablauf des Gesamtbetriebes, für die Einhaltung des für seinen Bereich aufgestellten Teilplanes und die Einhaltung der Bestimmungen auf dem Gebiet

des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit. Er ist verantwortlich für die Ausarbeitung und Anwendung der Normen, insbesondere der Arbeits- und Materialverbrauchsnormen und trägt die Verantwortung für das ihm anvertraute Volksvermögen.

Dazu gehören:

Meister im Rangierdienst mit [illegible] Rangierbezirken (Rangiermeister),

in Gepäck- oder Expreßgutabfertigungen mit mindestens 110 000 Verkehrsstücken im Monatsdurchschnitt (Schichtleiter),

in Umladehallen und Güterabfertigungen mit mindestens 2300 Verkehrstonnen im Monatsdurchschnitt (Schichtleiter).

Katalog

der Merkmale zur [illegible]
des ingenieurtechnischen [illegible]

Entsprechend § 5 der Verordnung [illegible]
der Gehälter für Wissenschaftler [illegible]
Techniker in der Deutschen [illegible]
blik vom 28. Juni 1952 sind [illegible]
niker nach den folgenden [illegible]
beit und dem Ministerium [illegible]
Merkmalen in die Gehalts[illegible]
zustufen.

Reichsbahn[illegible]

Techniker mit abgeschlossener [illegible]
oder Ingenieure mit abgeschlossener [illegible]
bildung in Anfangsstellung [illegible]

Dazu gehören:

Verwaltung [illegible]
Nachprüfung und Gegen[illegible]
stoff n.

Gruppe [illegible]
Verantwortlich für brand[illegible]
heiten, Feuerlöschgeräte [illegible]

Abteilung Ma[illegible]
Verantwortlich für Maler[illegible]

Verwaltung des [illegible]
Fernmeldewesens
Verantwortlich für Materialbedarfsplanung [illegible]
bei Rbd.

Verwaltung des Maschinendienstes

Lokomotivzuführung zum Reichsbahnausbesserungswerk (Begutachtung des betrieblichen Zustandes der Lokomotiven).
Ingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J II

Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:

Verwaltung des Sicherungs- und Fernmeldewesens

Fachliche Anleitung, Unterweisung der Außenstellen, Aufstellung, Ergänzung und Berichtigung der sicherungstechnischen Planunterlagen.
Fachliche Anleitung, Unterweisung der Außenstellen, Aufstellung, Ergänzung und Berichtigung der fernmeldetechnischen Unterlagen bzw. Kabel-, Freileitungs-, Melde- und Alarmanlagen.
Leiter der Arbeitsnormung.
Leiter der Planung.

Verwaltung der Strecken

Bewirtschaftung der Gleisstoffe.
Bewirtschaftung der Weichenstoffe.
Bewirtschaftung der Bettungsstoffe, Geräte und Maschinen.
Übersicht der Befahrbarkeit der Strecken und Oberbauinstandhaltung.
Berechnung des Achsdruckes, Zulassung der Lokomotiven und Triebwagen, Schaffung von Oberbaureserven.
Technologen für Strecken.

Baustoffermittlung für Strecken, [illegible] und Hochbauinstandhaltung.
Angelegenheiten der Bahnaufsicht und Gleisanschlüsse.
Baustoffprüfung.
Unterhaltung der Brücken, Analysen der Brücken und Ingenieur-Hochbauten.
Oberbauschweißingenieur.
Leiter der Arbeitsnormung [illegible]
Leiter der Planung [illegible]

Abteilung Unterhaltung [illegible] Hochbauten

Verantwortlich für baupolizeiliche [illegible] Generalreparaturen.
Verantwortlich für Unterhaltung [illegible] bauliche Angelegenheiten Dritter.

Abteilung Investitionen

Instrukteur für Strecken- und Gleisbau.
Instrukteur für Hochbauten.
Analysen, Kräfteeinsatz und Grundsatzfragen, Geräte und Stoffe.

Verwaltung des Maschinendienstes

Verantwortlich für wirtschaftlichen Lokomotiveinsatz, Lokomotivverleih usw.
Fahrzeitermittler für technische Durchführung des Fahrplanes der Vergasertriebwagen, Kleinlokomotiven und motorisierten Straßenfahrzeuge.
Verantwortlich für Lokomotivunterhaltung [illegible]
Technologie der Lokomotivausbesserung.
Kontrolle und Ausführung von Investitionen.
Unterhaltung der betriebsmaschinentechnischen Anlagen.
Unterhaltung der Starkstrom- [illegible]
Wärmewirtschaft.
Chemo-Ingenieur.

Leiter der Arbeitsnormung.
Leiter der Planung.

Verwaltung der Wagenwirtschaft

Verantwortlich für Wagenwirtschaft, soweit nicht in J III einzugruppieren.
Sondertransporte und Lademaßüberschreitungen.
Unterhaltung und Behandlung der Güter- und Reisezugwagen in den Werkstätten und im Betrieb.
Leiter der Arbeitsnormung.
Leiter der Planung.
Fremdwagenangelegenheiten, Vermieten von Wagen.

Verwaltung des Betriebes

Leiter der Arbeitsnormung.
Leiter der Planung.

Büro für Erfindungswesen

Leiter des BfE.

Gruppe Brandschutz

Leiter der Gruppe Brandschutz.
Verantwortlich für feuerpolizeiliche Prüfung baulicher und maschineller Anlagen sowie Entwurfsunterlagen.

Abteilung Planung

Zusammenfassende Investplanung.

Abteilung Materialversorgung

Einkäufer für Maschinen und maschinenartige, elektrotechnische und optische Anlagen.
Instrukteur für die Materialversorgung.
Diplomingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J III

Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung und gleichen Leistungen.
Dazu gehören:

Verwaltung des Sicherungs- und Fernmeldewesens

Kontrolleur für Sicherungsanlagen.
Kontrolleur für Fernmeldeanlagen.
Verantwortlich für allgemeine Sicherungsfragen heiten.
Verantwortlich für allgemei heiten.
Verantwortlich für Schal nischen Anlagen.
Verantwortlich für Basa- Verstärker-, Trägerfrequen anlagen.
Verantwortlich für Fern graphie- und Funkanlag
Verantwortlich für Prüfe pläne im Sicherungswes

Verwaltung

Oberbaukontrolleur.
Brückenkontrolleur.
Verantwortlich für allge Oberbaues.
Technologe für Oberbau. Ersatzinvestitionen und G
Technologe für Weichen.
Technologe für Gleisstoffe
Technologe für Tunnel.
Verantwortlich für grund genheiten.
Verantwortlich für grunds heiten.
Schweißingenieur für Brü

Abteilung Unterhaltung der Hochbauten

Kontrolleur für Hochbau.
Verantwortlich für grundsätzliche Hochbauangelegenheiten.

Abteilung Investitionen

Verantwortlich für allgemeine Angelegenheiten für Gestaltung und Projektierung der Bahnanlagen.
Verantwortlich für Gestaltung und Projektierung der Strecken und Gleisanlagen.
Verantwortlich für Gestaltung und Projektierung der Brücken, Ingenieur-Hochbauten und sonstigen Tiefbau.
Verantwortlich für Projektierung von Sicherungs- und Fernmeldeanlagen.
Instrukteur für Brücken, Ingenieur-Hochbauten und sonstigen Tiefbau, Bauausführung.
Instrukteur für Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, Bauausführung.
Baupreisprüfer für Investitionen und Generalreparaturen sowie Unterhaltung bei Objekten über 50 000 DM.

Verwaltung des Maschinendienstes

Betriebsmaschinenkontrolleur.
Technologe für Lokomotivbetrieb.
Verantwortlich für allgemeine grundsätzliche Lokomotivangelegenheiten und Bahnaufsicht.

Verwaltung der Wagenwirtschaft

Verantwortlich für Wagenwirtschaft und Vertreter des Leiters der Verwaltung.
Bremskontrolleur.

Verwaltung des Betriebes

Verantwortlich für Weiterentwicklung der Betriebstechnik und der sich daraus ergebenden Vorschriften.
Verantwortlich für Weiterentwicklung der Sicherungs- und Nachrichtenan[illegible]
Standpunkt, Leistungsfähig[illegible]
Bahnhofsentwürfe, Bahnaufsi[illegible]
Technologe für Perspektiv-, [illegible]
tionsplan.

Gruppe [illegible]

Revisor Maschinendienst,
Revisor Bau-, Sicherungs-

Abteilung Ma[illegible]

Dezernent für Wagenwirts[illegible]
Dezernent für Einkauf,
Dezernent für Materialp[illegible]
schaft.

Sicherhei[illegible]

Inspekteur für Bau,
Inspekteur für Maschine[illegible]
Inspekteur für Sicherung[illegible]
Inspekteur für Aufzüge [illegible]
Inspekteur für Betrieb.

Technische [illegible]

Ständige Spezialsachvers[illegible]
Überwachung an Reichs[illegible]
Hebezeuge, Kessel-, Tank[illegible]

Energiet[illegible]

für die Energieerzeugun[illegible]

Diplomingenieure mit Sp[illegible]
[illegible] mit gleichen Kenn[illegible]
Dazu gehören:

[illegible]rwaltung de[illegible] Fernme[illegible]

Dezernent für Sicherungs[illegible]
Dezernent für Fernmelde[illegible]

Verwaltung der Strecken

Dezernent für Strecken,
Dezernent für Brücken,
Dezernent für Oberbau,
Prüfstatiker für Brücken und Ingenieur-Hochbau.

Sicherheitsinspektion

Leiter der Sicherheitsinspektion.

Abteilung Unterhaltung der Hochbauten

Leiter der Abteilung Unterhaltung der Hochbauten und Dezernent für Hochbau.

Abteilung Investitionen

Leiter der Abteilung Investitionen,
Dezernent für Gestaltung und Projektierung,
Dezernent für Bauausführung.

Verwaltung des Maschinendienstes

Dezernent für Lokomotivbetrieb,
Dezernent für Lokomotivunterhaltung,
Dezernent für betriebsmaschinentechnische Anlagen,
Dezernent für Wärmewirtschaft,
Dezernent für elektrische Zugförderung,
Dezernent für Starkstromanlagen,
Dezernent für motorisierte Schienen- und Straßenfahrzeuge.

Verwaltung der Wagenwirtschaft

Leiter der Verwaltung.

Verwaltung des Betriebes

Dezernent für Betriebsleitung,
Dezernent für Betriebstechnik und Betriebsleistungen,
Dezernent für Fahrplan.

Abteilung Materialversorgung

Leiter der Abteilung Materialversorgung.

Abteilung Planung

Leiter der Abteilung Planung,
Dezernent für Investplanung,
Dezernent für Betriebs- und Kostenplanung.

[illegible]

Diplomingenieure mit besonderen [illegible] sen, die die Qualifikation für die [illegible] schaftliche Weiterentwicklung ihres [illegible] beitsgebietes besitzen und [illegible] hohen Voraussetzungen und [illegible]

Dazu gehören:

Verwaltung der [illegible] Fernmelde[illegible]

Leiter der Verwaltung.

Verwaltung des [illegible]

Leiter der Verwaltung.

Verwaltung [illegible]

Leiter der Verwaltung.

Verwaltung [illegible]

Leiter der Verwaltung.

Abteilung [illegible] (RBD Berlin)

[illegible]

Diplomingenieure mit abgeschlossener [illegible] bildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung und gleichen Fähigkeiten.

Dazu gehören:

Betriebskontrolleur (Betrieb),
allgemeine S-Bahn-Angelegenheiten.

J IV

Diplomingenieure mit Spezialkenntnissen oder Ingenieure mit gleichen Kenntnissen und Leistungen.
Dazu gehören:
Leiter der Abteilung S-Bahn.

Reichsbahnämter

J I

Techniker mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung in Anfangsstellung.
Dazu gehören:

Gruppe Strecken

Leiter der Planung,
Leiter der Arbeitsnormung.

Gruppe Maschinendienst

Leiter der Planung,
Leiter der Arbeitsnormung.

Gruppe Betrieb

Leiter der Planung,
Leiter der Arbeitsnormung.

Gruppe Wagenwirtschaft

Güter- und Reisezugwagenunterhaltung und betriebliche Wagenbehandlung.

Brandschutz

Brandschutztechnische Angelegenheiten.
Ingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J II

Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung in Anfangsstellung.
Dazu gehören:

Gruppe [illegible]

Allgemeine bautechnische [illegible]
Ersatzinvestitionen, Generalreparaturen [illegible]
haltung des Oberbaues, [illegible]

Gruppe [illegible]

Leiter der Gruppe Hoch[illegible]
Hochbauangelegenheiten

Gruppe [illegible]

Leiter der Gruppe [illegible]
Baupreisprüfer.
Überwachung der [illegible]
Überwachung und [illegible]

Gruppe [illegible]

Sicherungsangelegenheiten
Fernmeldeangelegenheiten

Gruppe [illegible]

Angelegenheiten des [illegible]
und Kleinlok),
Bahnaufsicht,
Angelegenheiten der [illegible]
Vt und Kleinlok),
Angelegenheiten der bmi-Anlagen, Investitionen [illegible]
Starkstrom-, Kraftanlagen und Wärmewirtschaft [illegible]
Angelegenheiten der motorisierten [illegible]
Straßenfahrzeuge.

Gruppe [illegible]

Leiter,
Angelegenheiten der Betriebsi[illegible]
sicht.

Gruppe Wa[illegible]

Leiter der Gruppe Wagenw[illegible]

Büro für Erfindungswesen

Leiter des BfE.

Sicherheitsinspektion

Inspekteur für Bau,
Inspekteur für Maschinendienst,
Inspekteur für Sicherungs- und Fernmeldewesen,
Inspekteur für Aufzüge und Tankanlagen,
Inspekteur für Betrieb.

Gruppe Materialversorgung

Leiter der Gruppe Materialversorgung.
Ermittlung technisch-wirtschaftlicher Kennziffern und Materialverbrauchsnormen.

Gruppe Planung

Leiter der Gruppe Planung.
Diplomingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J III

Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung und gleichen Leistungen.
Dazu gehören:

Gruppe Strecken

Leiter der Gruppe Strecken.
Betriebsingenieur.

Gruppe Sicherungs- und Fernmeldewesen

Leiter der Gruppe SuF.
Betriebsingenieur.

Gruppe Maschinendienst

Leiter der Gruppe Maschinendienst.
Betriebsingenieur.

Gruppe Be[illegible]

Leiter der Gruppe Betrieb.
Betriebsingenieur.

Sicherheitsin[illegible]

Leiter der Sicherheitsinspektion.

J IV

Diplomingenieure mit Spezialk[illegible]
genieure mit gleichen Kenntnissen [illegible]

Dazu gehören:
Amtsvorstand soweit [illegible]
Amtsvorstandvertreter.

Diplomingenieure [illegible]
nissen, die die Qualifikation [illegible]
wissenschaftliche Weiterbildung [illegible]
oder Arbeitsgebietes bestimmt [illegible]
gleich hohen Voraussetzungen [illegible]

Dazu gehören:
Amtsvorstand in den [illegible]
Leipzig, Erfurt, Dresden, [illegible]
burg, Senftenberg, Berlin [illegible]

S-Bahn [illegible]

Techniker mit abgeschlossener [illegible]
oder Ingenieure mit abgeschlossener [illegible]
bildung in Anfangsstellung [illegible]

Dazu gehören:
Leiter der Arbeitsnormung, [illegible]
Unfallverhütungs-, Sicherheits- [illegible] heiten innerhalb des S-Bahn [illegible] angelegenheiten.

Planung der Investitionen und Generalreparaturen.
Überwachung der für die Generalreparaturen und Investitionen angesetzten Materialien.
Unterhaltung des baulichen Teiles der S-Bahn-Behandlungs- und Stromversorgungsanlagen.
Konstruktive Durcharbeitung von Entwürfen, Schaltbildern und Schaltunterlagen.
Ingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J II

Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:
Allgemeine maschinentechnische Angelegenheiten.
Allgemeine wagentechnische Angelegenheiten.
Leiter des Unterhaltungsabschnitts — Werke — der Abteilung Bahnstromanlagenunterhaltung.
Leiter des Unterhaltungsabschnitts Stromschienen, Zuleitungs- und Rückleitungskabel der Abteilung Bahnstromanlagenunterhaltung.
Leiter des Unterhaltungsabschnitts — 30 und 3 KV Kabel — der Abteilung Bahnstromanlagenunterhaltung.
Angelegenheiten des starkstromtechnischen Dienstes einschl. Revision von E-Karren und sonstigen betriebsmaschinentechnischen Anlagen.
Energiefragen.
Bau und Berechnung von Stromversorgungswerken und Fernsteuerungseinrichtungen.
Ermittlung technisch-wirtschaftlicher Kennziffern und Materialverbrauchsnormen.
Bau und Berechnung von Kabel — und Fahrleitungsanlagen, Leitung des S-Bahn-Bauzuges.
Berechnung und Bauleitung des baulichen Teils, S-Bahn-Behandlungs- und Stromversorgungsanlagen.

Berechnung und Bauleitung [illegible]
spannungs-, Licht-, Kraft- und [illegible]
anlagen.
Leiter der Sicherheitsinspektion [illegible]
Sicherheitsinspekteur für [illegible]
strom.
Sicherheitsinspekteur für [illegible]
Leiter des BfE.
Diplomingenieure als [illegible]
eisenbahntechnischen [illegible]

J III

Diplomingenieure [illegible]
ausbildung oder [illegible]
Fachschulausbildung [illegible]

Dazu gehören:
Leiter der Gruppe elektrische [illegible]
Betriebsingenieure in der Gruppe [illegible]
förderung.
Leiter der Gruppe Bahnstrom.
Betriebsingenieure in der Gruppe [illegible]
Leiter der Gruppe Starkstrom.
Betriebsingenieur und Kontrolleur für [illegible]
anlagen.
Bahnkreuzungen, Kurzschluß-, Erdschluß-, [illegible]
und Korrosionsangelegenheiten sowie [illegible]
von Fernsprecher- und Rundfunkstörungen durch Starkstrom.
Leiter der Gruppe Bau und Investitionen.

J IV

Diplomingenieure mit Spezialk[illegible]
genieure mit gleichen Kenntnissen.

Dazu gehören:
Amtsvorstandvertreter.

J V

Diplomingenieure mit besonderen Spezialkenntnissen, die die Qualifikation für die technisch-wissenschaftliche Weiterentwicklung ihres Fach- oder Arbeitsgebietes besitzen und Ingenieure mit gleich hohen Voraussetzungen und Leistungen.

Dazu gehören:
Amtsvorstand.

Technisches Zentralamt

J I

Techniker mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:
Auswerter.
Chemotechniker (Oberlaboranten).
Teilkonstrukteur in den Versuchsstellen.
Normenkontrolle der Reichsbahnzeichnungen.
Röntgentechniker.
Ingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J II

Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:
Normenkontrolle der Reichsbahnzeichnungen.
Bremsberechnungen und Sondereinrichtungen an Wagen.
Laborleiter.
Konstrukteur.
Instrukteur.
Betriebsingenieur.

...wageningenieur.
...ilograph.
...ahmeingenieur (Güteprü...
...in den Versuchsstellen.
...ter der Farbenprüfstelle
...ntrolleur und Instrukteur ...
...deraufgaben des Kohlens...
...ung und Abwicklung der ...
...wertung der Verbesse...
...bedienstes oder ...
...r der Bahnanlagen.
...lomingenieure ...
...nbahntechnischen ...

...lomingenieure ...
...ildung oder ...
...chulausbildung und gleich...
...u gehören:
...aufgaben für die Entwicklung der ...
...nik, der Betriebsmittel oder Anlagen.
...ndardisierung.
...eilungsleiter der mechanischen Versuchsanstalt.
...teilungsleiter der schweißtechnischen Versuchs-
...talt.
...hgebietsleiter in der bautechnischen Versuchs-
...talt.
...hgebietsleiter in der sicherungs- und fernmelde-
...hnischen Versuchsanstalt.
...ter der zentralen Vorrichtungskonstruktionsbüros.
...ter des Konstruktionsbüros des Kohlensaul-
...lektivs.
...ter der Gruppe Signaltechnik der sicherungs- ...
...nmeldetechnischen Versuchsanstalt.
...nahmeingenieur mit Kesselprüfertätigkeit.
...ter der Auswertungsgruppe der ...

J IV

Diplomingenieure mit Spezialkenntnissen oder Ingenieure mit gleichen Kenntnissen und Leistungen.

Dazu gehören:

Fachgruppenleiter für die Entwicklung der Betriebstechnik, Betriebsmittel und Anlagen, Aufstellung der zugehörigen technischen Vorschriften sowie für Standardisierung (Zusammenarbeit mit der Industrie).
Leiter des Gebietes wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit mit den Volksdemokratien.
Leiter des Gleismeßwagens der bautechnischen Versuchsanstalt.
Stellv. Leiter der Lagerversuchsanstalt.
Stellv. Leiter der schweißtechnischen Versuchsanstalt.
Leiter bzw. stellv. Leiter des Kohlenstaubkollektivs.
Stellv. Leiter des Abnahmeamtes.
Abteilungsleiter des chemischen Versuchsamtes.
Abteilungsleiter der Fahrzeugversuchsanstalten.
Abteilungsleiter der bautechnischen Versuchsanstalt.
Leiter der mechanischen Versuchsanstalt.
Leiter der Lagerversuchsanstalt.
Leiter der sicherungs- und fernmeldetechnischen Versuchsanstalt.
Stellv. Leiter der bautechnischen Versuchsanstalt.

J V

Diplomingenieure mit besonderen Spezialkenntnissen, die die Qualifikation für die technisch-wissenschaftliche Weiterentwicklung ihres Fach- oder Arbeitsgebietes besitzen und Ingenieure mit gleich hohen Voraussetzungen und Leistungen.

Dazu gehören:

Leiter der schweißtechnischen Versuchsanstalt.
Leiter des Reichsbahn-Abnahmeamtes.

Leiter und stellv. Leiter des chemischen Versuchsamtes.
Leiter der bautechnischen Versuchsanstalt.
Leiter der Lokomotivversuchsanstalt.
Leiter der Wagenversuchsanstalt.
Leiter der Hauptfachgruppen und für die technische Entwicklung der Versuchsanstalten.
Abteilungsleiter beim TZA.

Entwurfs- und Vermessungsbüro

Entwurf

J I

Techniker mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:

Strecken und Bahnanlagen.
Brückenbauten und Stahlkonstruktionen.
Hochbauten.
Sicherungs- und Fernmeldebauten.
Bauten der Wasserversorgung und Installationen.
Bauten maschineller und elektrotechnischer Anlagen.
Bauten von Heizungsanlagen.
Kalkulation und Aufstellung der Entwurfshefte.
Aufstellung von Leistungsverzeichnissen und Ermittlung der Massen für die Massenberechnung.
Gebührenabrechnung nach den Entwurfsverträgen.
Aufstellung von statischen Berechnungen einfacher Art.
Ingenieure als Assistenten beim Leiter des EVDR und bei den Leitern der Außenstellen.

J II

Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung in Anfangsstellung.

Arbeitsmerkmale: GOA Bauklassen I, II, III (Hochbau),
GOJ Bauklassen I (Tiefbau).

Dazu gehören:
Strecken und Bahnanlagen.
Brückenbauten und Stahlkonstruktionen.
Hochbauten.
Sicherungs- und Fernmeldebauten.
Bauten maschineller und elektrotechnischer Anlagen.
Bauten der Wasserversorgung und Installationen.
Bauten von Heizungsanlagen.
Kalkulation, Aufstellung der Entwurfshefte und Leistungsverzeichnisse.
Statiker für statisch bestimmte Systeme.
Aufstellung der Bauvorlagen.
Erfindungs- und Vorschlagswesen.
Diplomingenieure als Assistenten beim Leiter des EVDR und bei den Leitern der Außenstellen.

J III

Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung und gleichen Leistungen.
Arbeitsmerkmale: GOA Bauklasse IV (Hochbau),
GOJ Bauklasse II (Tiefbau).

Dazu gehören:
Strecken und Bahnanlagen.
Brückenbauten und Stahlkonstruktionen.
Hochbauten.
Sicherungs- und Fernmeldebauten.
Bauten maschineller und elektrotechnischer Anlagen.
Bauten der Wasserversorgung und Installationen.
Bauten von Heizungsanlagen.
Kalkulation, Aufstellung der Entwurfshefte und Leistungsverzeichnisse,

Aufstellung statischer Berechnungen statisch bestimmter und einfach unbestimmter Systeme.
Prüfstatiker für statisch bestimmte und einfach unbestimmte Systeme.
Instrukteur für das EVDR und seine Außenstellen.

J IV

Diplomingenieure mit Spezialkenntnissen oder Ingenieure mit gleichen Kenntnissen und Leistungen.
Arbeitsmerkmale: GOA Bauklassen V und darüber (Hochbau),
GOJ Bauklassen III (Tiefbau).

Dazu gehören:
Stellv. Leiter der Hauptfachgruppe im Hauptbüro.
Leiter der Außenstellen des EVDR in den Reichsbahndirektionen Cottbus, Greifswald, Schwerin, Erfurt, Magdeburg.
Strecken- und Bahnanlagen.
Brückenbauten und Stahlkonstruktionen.
Hochbauten.
Sicherungs- und Fernmeldebauten.
Statische Berechnungen aller Systeme.
Architektonische Ausgestaltung der Hoch- und Ingenieurbauten.
Kalkulation und Aufstellung der Leistungsverzeichnisse von Großbauten im Hoch- und Tiefbau.
Festlegung des technologischen Prozesses bei Großbauten.
Gütekontrolle.
Prüfstatiker aller statischen Systeme.
Technische Organisation — Entwurf (Grundsatzangelegenheiten der Projektierungsrichtlinien).

J V

Diplomingenieure mit besonderen Spezialkenntnissen, die die Qualifikation für die technisch-wissenschaftliche Weiterentwicklung ihres Fach- oder

Arbeitsgebietes besitzen und Ingenieure mit gleich hohen Voraussetzungen und Leistungen.
Dazu gehören:
Leiter der Hauptfachgruppen im Hauptbüro.
Leiter der Außenstellen des EVDR bei den Reichsbahndirektionen Berlin, Dresden, Halle.
Hauptgüteingenieur.
Hauptstatiker.
Perspektivaufgaben von besonderer volkswirtschaftlicher Bedeutung.
Stellv. Leiter des EVDR.

Vermessung

J I

Techniker mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung in Anfangsstellung.
Dazu gehören:
Vermessungsarbeiten einfacher Art
wie Aufmessungen, Stückvermessungen, Bau-Nivellements) und Absteckung von Bauten einfacher Art.
Häusliche Bearbeitung einfacher gleis- und katastertechnischer Messungen.
Bearbeitung und Absteckung von Weichen und Gleisanlagen in einfachen Fällen.
Ingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J II

Arbeitsmerkmale / GOJ, Klasse 1

Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung in Anfangsstellung.
Dazu gehören:
Kleine bis mittlere Polygonierungen.
Bearbeitung und Absteckung von Weichen und Gleisanlagen in normalen Fällen.

Linienverbesserungen.
Grenzfeststellung, Urkundsmessungen bei klaren Grenzverhältnissen.
Diplomingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J III

Arbeitsmerkmale: GOJ, Klasse 2

Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung und gleichen Leistungen.
Dazu gehören:
Polygonierungen mit Anschluß an das Landesdreiecknetz.
Bearbeitung und Absteckung von Weichen, Gleisanlagen und Kunstbauten schwieriger Art.
Linienverbesserung schwieriger Art.
Trassierungen von Neubaustrecken.
Feinnivellements.
Grenzfeststellungen und Urkundsmessungen bei unklaren Grenzverhältnissen.
Leiter der Außenstellen des EVDR bei den Reichsbahndirektionen Cottbus Schwerin, Greifswald, Erfurt, Magdeburg.
Technische Organisation
Instrukteur für EVDR und seine Außenstellen.
Leiter für Spezialfachgebiete.

J IV

Arbeitsmerkmale: GOJ, Klasse 3

Diplomingenieure mit Spezialkenntnissen oder Ingenieure mit gleichen Kenntnissen und Leistungen.
Dazu gehören:
Stellv. Leiter des EVDR — Vermessung.
Triangulationen im Landesdreiecknetz, Feinpolygonierungen und Feinnivellements I. Ordnung im Landeshöhennetz.

Ohne Bauklassenbegrenzung:

Abnahmemessungen nach Neu- und Umbauten (Gütekontrolle) **beim EVDR.**

Leiter der Außenstelle des EVDR bei den Reichsbahndirektionen Berlin, Dresden, Halle.

Arbeiten auf wissenschaftlicher Grundlage im praktischen Vermessungswesen.

Bahnbetriebswerke — Bahnbetriebswagenwerke — Bahnbetriebswerke für Triebwagen mit Verbrennungsmotoren — Kraftwagenbetriebswerke — Eisenbahnausbesserungszüge — Lokomotivkolonnen — Bahnkraftwerke — Starkstommeistereien — Starkstromwerkstatt — Fahrleitungsmeistereien — Schnellbahnbetriebswerke — Schnellbahnwerk (Markgrafendamm)

J I

Techniker mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:	in Betrieben der Kategorie
Lastverteiler in Bahnkraftwerken	
Netzgruppenleiter	
Ermittlung technisch-wirtschaftlicher Kennziffern und Materialverbrauchsnormen	
Auftragsvorbereitung in Schalt- und Kraftwerken für die elektrische Zugförderung	3 + 4
Unterhaltung der elektrischen Einrichtungen der Stromversorgung	
Arbeitsnormung (AV 1)	1 + 2

Dazu gehören:	in Betrieben der Kategorie
Planer (AV 4)	
Leiter eines Produktionsabschnittes (Gruppenleiter) bzw. Dienstvorsteher-vertreter	
Unterhaltung der bmt Anlagen [illegible]	

BfE Techn. für Verbesserungsvorschläge [illegible]

Abnahmebeauftragte für S-Bahn [illegible]
Ingenieure als Assistenten und [illegible] rend der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J II

Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:	in Betrieben der Kategorie
Schweißingenieure	
Sicherheitsingenieure	
Leiter eines Produktionsabschnittes (Gruppenleiter)	3 + 4
Leiter eines Produktionsabschnittes AV-Gruppenleiter (Dienstvorstehervertreter)	3
Bauführer für stark- und bahnstromtechnische Anlagen (S-Bahn)	
Leiter von Eisenbahnausbesserungszügen	
Leiter von Lokkolonnen	
Leiter einer Dienststelle	1 + 2
Ermittlung technisch-wirtschaftlicher Kennziffern und Materialverbrauchsnormen	3 + 4

Dazu gehören:	in Betrieben der Kategorie
Auftragsvorbereitung	
Unterhaltung der elektrischen Einrichtungen in der Stromversorgung	
Unterhaltung der bmt Anlagen (AV 5)	3 + 4
Leiter der Abnahmebeauftragten für S-Bahn Arbeitsnormung (AV 1) . . .	3 + 4
Planer (AV 4)	3 + 4
Diplomingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.	

J III

Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulbildung und gleichen Leistungen.

Dazu gehören:	in Betrieben der Kategorie
Leiter eines Produktionsabschnittes	
AV-Gruppenleiter (Dienstvorsteherver-treter)	4
Leiter einer Dienststelle	3

J IV

Diplomingenieure mit Spezialkenntnissen oder Ingenieure mit gleichen Kenntnissen und Leistungen.

Dazu gehören:	in Betrieben der Kategorie
Leiter einer Dienststelle	4
a) Bahnmeisterei, Hochbaubahnmeistereien, Gleis- und Weichenbauzüge, Brückenmeistereien.	
b) Schwellenwerke, Oberbauwerke.	

J II

Techniker mit abgeschlossener [illegible] oder Ingenieure mit abgeschlo[illegible] bildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:

Leiter eines Gleis- oder Weichenbauzuges bzw. einer Dienstste[illegible]
Organisation des Arbeitsablaufs
Produktionsmittelbereitstellung
technisch - wirtschaftliche [illegible]
ziffern, Materialverbrauchsno[illegible]
men, Auftragsvorbereitung
Gütekontrolle
Arbeitsnormung
Planer
Teilkonstrukteure
Technische Teilaufgaben
Stellv Leiter einer Dienststelle
(außer Bauzüge)
Ingenieure als Assistenten und
während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J III

Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:	a Bm usw. Kategorie	b Werke Kategorie
Ingenieure als Leiter einer bautechnischen Dienststelle oder eines Werkes	1 + 2	2
Leiter eines Gleis- oder Weichenbauzuges	1	—

Dazu gehören:	a Bm usw. Kategorie	b Werke Kategorie
Stellv Leiter einer bautechnischen Dienststelle oder eines Werkes	2 + 3	—
Leiter eines Produktionsabschnittes (Gruppenleiter) eines Werkes	—	3 + 4
Organisation des Arbeitsablaufes, Produktionsmittelbereitstellung, technisch-wirtschaftliche Kennziffern, Materialverbrauchsnormen, Auftragsvorbereitung	—	2 — 4
Arbeitsnormung	—	2 — 4
Planung	—	3 + 4
Statiker	2 + 3	—
Gütekontrolle	—	3 + 4
Konstrukteur	3	3 + 4

Diplomingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J III

Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung und gleichen Leistungen.

Dazu gehören:	a Bm usw. Kategorie	b Werke Kategorie
Leiter einer bautechnischen Dienststelle	3	—
oder eines Werkes	—	3
Stellv. Leiter eines Werkes	—	4
Leiter des Konstruktionsbüros eines Werkes	—	3 + 4

J IV

Diplomingenieure mit Spezialkenntnissen, oder Ingenieure mit gleichen Kenntnissen und Leistungen.

Dazu gehören:	a Bm usw. Kategorie	b Werke Kategorie
Leiter eines Werkes	[illegible]	4

Signal- und Fernmeldewerke — Signal- und Fernmeldebau — Signal- und Fernmeldemeisterei — Signalmeistereien — Fernmeldemeistereien.

J

Techniker mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören:	a Bm usw. Kategorie	b Werke Kategorie
Organisation des Arbeitsablaufes, Produktionsmittelbereitstellung, Bereitstellung technisch-wirtschaftlicher Kennziffern und Materialverbrauchsnormen	[illegible]	[illegible]
Auftragsvorbereitung	[illegible]	[illegible]
Gütekontrolle der Signal- und Fernmeldeeinrichtungen	[illegible]	[illegible]
Überwachung der Sammelanlagen	[illegible]	[illegible]
Montageleiter, Leiter der Zugfunk- und Rundfunk-Entstörungsstellen, Bauschlosser	[illegible]	[illegible]
Unterhaltung der Werkausrüstung	[illegible]	[illegible]
Arbeitsnormung	[illegible]	3 — 4
Planung	[illegible]	3
Teilkonstrukteur	[illegible]	3
Leiter einer RBD-Netzgruppenfernsprechbasa ab 600. Vorwähler in einer geschlossenen Anlage.	[illegible]	[illegible]

Dazu gehören: — in Betrieben der Kategorie

Unterhaltung von Sicherungsanlagen mit Gruppenblockung oder elektrischen Abhängigkeiten mit anderen Stellwerken, mit mindestens 20 Fahrstraßen und 8) Stelleinheiten in einer geschlossenen Anlage.
Unterhaltung der selbsttätigen Streckenblockung.
Ingenieure als Assistenten und während der eisenbahntechnischen Ausbildung.

J II

Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung oder Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung in Anfangsstellung.

Dazu gehören: — in Betrieben der Kategorie

Organisation des Arbeitsablaufes, Produktionsmittelbereitstellung, Ermittlung technisch-wirtschaftlicher Kennziffern und Materialverbrauchsnormen, Auftragsvorbereitung 4
Gütekontrolle 4
Neubau, Umbau und Erweiterung mechanischer und elektrischer Sicherungsanlagen sowie Fernmeldeeinrichtungen und elektroakustischer Anlagen . . . 4
Montageleiter 4
Überwachung von Bauvorhaben . . . 4
Unterhaltung der Werkausrüstung . . 4
Meßingenieure, auch Gruppenleiter für Meßtechnik 4
Konstrukteur 4
Arbeitsnormung 4
Planung 4

Dazu gehören: — in Betrieben der Kategorie

Gruppenleiter für Kabelmontage [illegible]
ter der Großnetz-Entstörungsstelle [illegible]
Leiter einer Großnetzknotenbasa [illegible]
einer Großnetzendbasa am Sitz [illegible]
RBD, Basa-Kontrolleur.
Leiter einer Dienststelle [illegible]
Stellv. Leiter einer Dienststelle [illegible]
eines Werkes . . . . . [illegible]
Unterhaltung von Gleisbildstellwerken ab 80 Stelleinheiten in einer geschlossenen Anlage, oder selbsttätige Streckenblockanlagen mit Abzweigen [illegible]
Kehranlage.
Diplomingenieure als Assistenten [illegible] während der eisenbahntechnischen [illegible] bildung.

J III

Diplomingenieure mit abgeschlossener Hochschulausbildung oder Ingenieure mit abgeschlossener Fachschulausbildung und gleichen Leistungen.

Dazu gehören: — in Betrieben der Kategorie

Leiter eines Produktionsabschnittes in der Gruppe Signal- oder Fernmeldebau.
Technischer Leiter bzw. Stellv. Leiter einer Dienststelle bzw. eines Werkes . . . . . [illegible]
Leiter einer Dienststelle bzw. eines Werkes . . . . . [illegible]

J IV

Diplomingenieure mit Spezialkenntnissen oder [illegible] nieure mit gleichen Kenntnissen und Leistungen.

Dazu gehören:
Leiter eines Werkes . . . . . [illegible]

**Gehaltsgruppeneinteilung für die [illegible]
und nichttechnischen Angestellten**

Die Gehaltsgruppeneinteilung [illegible] dem Tätigkeitsverzeichn[illegible] bewertung anzuwenden

Gehaltsgruppe [illegible]

Wächter, *Pförtner,* Bo[illegible]
bei einfachen Verhältn[illegible]

Gehaltsgruppe [illegible]

Bahnhofsschaffner, *Ba[illegible]*
auf Bahnhöfen der [illegible] die mindestens zu [illegible] z. B. als Bahnhofs[illegible] gierer, Weichenwär[illegible] verrichten;

Schrankenwärter
bei schwierigen Ver[illegible] Reichsstraße oder La[illegible] einer Streckenbelastu[illegible] innerhalb 24 Stunde[illegible] Wegübergänge bei [illegible] mehr als 20 Zügen [illegible] Schranken mit starke[illegible]

Stenotypistinnen
mit Anfangsleistungen [illegible] fache Stenogramme a[illegible] schrift zu übertragen;

Boten
bei den Reichsbahndirektionen, Reichsbahnämtern, Reichsbahnausbesserungswerken und bei den Hauptkassen.

Pförtner
denen die Aufsicht und Kontrolle der Eingänge und Ausgänge bei größeren Dienstgebäuden oder Werkanlagen obliegt.

Gehaltsgruppe 3

Angestellte
im Betriebs-, Verkehrs- oder Verwaltungsdienst auf Arbeitsgebieten, die nach dem Tätigkeitsverzeichnis als C-2-Tätigkeiten zu bewerten sind;

Zugschaffner
im Reise- und Güterzugdienst;

Triebwagenschaffner, Fahrladeschaffner, Ortsladeschaffner, Lageraufseher, Streckenläufer, Haltpunktwärter
bei einfachen Verhältnissen;

Weichenwärter
auf Befehls-, Rangier- und Endstellwerken mit einfachsten Verhältnissen, überwiegend im durchgehenden Zugverkehr;
auf Handweichenposten oder auf Handweichenposten unter Mitarbeit im Rangierbetrieb.

Kleinlokführer, Fahrer
von Draisinen, schienengebundenen motorisierten Arbeitswagen und Schienen-PKW;

Fernsprechbediener,
bei einfachen Verhältnissen.

Botenaufseher

Gehaltsgruppe 4

Angestellte
mit nachgewiesenen Kenntnissen [illegible]
kehrs- oder Verwaltungsdienst auf [illegible]
die nach dem Tätigkeitsverzeichnis [illegible]
keiten zu bewerten sind, und sonstige Angestellte
mit gleichwertigen Kenntnissen und [illegible]

Vorsteher
auf Bahnhöfen der Rangiergruppe [illegible]
hältnissen;

technische Angestellte
bisher Leitungsaufseher [illegible]

technische Angestellte
als Maschinisten in Heizkraftwerken [illegible]
heizwerken für die Bedienung [illegible]
von Kesseln und Pumpenanlagen [illegible]
heizungen sowie Wasserwerken [illegible]
anlagen;

Stellwerksmeister
auf Befehlsstellwerken [illegible]
Verhältnissen, jedoch mit [illegible]
Stellwerken bei schwierigen [illegible]
betrieb;
auf Endstellwerken mit [illegible]
einführungen, mit einzelnen [illegible]
ren Rangierbewegungen [illegible]
belegung, auch mit Schranken, jedoch einfachen
Verhältnissen in der gesamten Eisenbahnverwaltung
auf Rangierstellwerken mit einem Stellwerk [illegible]
reinem Lokverkehr oder beim [illegible]
mischt;
einfachere Verhältnisse mit einigen [illegible]
Arbeitsüberschneidungen (gegenüber [illegible]
Gehaltsgruppe 5);

auf Rangierstellwerken für den Ablaufbetrieb mit großen und kleinen Gleisgruppen, zum Teil auch an der Zugbildung beteiligt (Bahnhöfe der Klassen II, III und IV);

Lademeister, Lagermeister
soweit nicht nach Gehaltsgruppe 5 bzw. nach M-Katalog einzustufen;

Haltepunktwärter
bei schwierigen Verhältnissen;

Fahrkartenverkäufer
im Vorort- und S-Bahn-Verkehr;

Stenotypistinnen
die mindestens 120-Silben-Stenogramme und 180 Anschläge in der Minute leisten und schwierige Kanzleiarbeiten, z. B. große Umdruckverfügungen, auch mit Zusätzen und Änderungen, Schriftsätze mit eisenbahntechnischen Fachausdrücken und dgl. erledigen;

Fernschreiber, Telegrafisten
(bei Dienststellen der Rangklassen Ia und Ib);

Fernsprechbediener
in Nachrichtenstellen und auf Bahnhöfen der Rangklassen Ia und Ib;

Locher
in Lochkartenstellen;

Laboratoriumsgehilfen
für einfache analytische Arbeiten;

Gehaltsgruppe 5

Technische und nichttechnische Angestellte
mit abgelegter Eisenbahnfachprüfung B auf Arbeitsgebieten, die nach dem Tätigkeitsverzeichnis als B-3-

Tätigkeiten zu bewerten sind, und sonstige Angestellte mit gleichwertigen Kenntnissen und Tätigkeiten;

Vorsteher
auf Bahnhöfen der Rangklasse IV, soweit nicht in Gehaltsgruppe 4 einzustufen;

technische Angestellte
bisher Leitungsmeister, soweit nicht in Gehaltsgruppe 6 einzustufen;

Zugführer,
Fahrkartenverkäufer
für Fernverkehr;

Stellwerksmeister
auf Befehlsstellwerken mit mehreren Streckenabführungen und mit mehr als zwei abhängigen Stellwerken, unübersichtlichen Verhältnissen und starkem Zug- und Rangierbetrieb;
auf Endstellwerken mit schwierigen Betriebsverhältnissen, Ablauf- und Stoßbetrieb, mehreren Streckeneinführungen, umfangreichen Fahrwegprüfungen, unübersichtlichen Strecken- und Gleisverhältnissen, starker Streckenbelegung und mit Schranken;
auf Rangierstellwerken in den betrieblichen Brennpunkten der großen Bahnhöfe mit starkem Rangier- und Lokverkehr und dichter Folge der Arbeitsvorgänge mit geringen Arbeitsunterbrechungen;
auf Rangierstellwerken für den Ablaufbetrieb mit großen und kleinen Gleisgruppen, zum Teil auch an der Zugbildung beteiligt (Bahnhöfe der Klassen Ia und Ib);

Lademeister
auf großen Umlade- und Abfertigungsstellen, denen mehrere Ladekolonnen unterstellt sind, soweit nicht nach M-Katalog einzustufen;

Lagermeister
in besonders großen Lagern mit wertvollen Stoffen und Ersatzstücken, soweit nicht nach M-Katalog einzustufen;

Triebwagenführer
im S-Bahn-Verkehr und auf Speicher-Triebwagen;

Rangieraufseher, Fernschreiber, Telegrafisten
bei Nachrichtenstellen;

Stenotypistinnen
die 150-Silben-Stenogramme und 200 Anschläge in der Minute leisten und in der Lage sind, einen Teil ihrer Arbeit, z. B. kurze Schriftstücke nach Anlage, selbständig zu erledigen;

Lochkartenprüfer, Vorprüfer, Sortierer
bei Lochkartenstellen,

Laboratoriumsgehilfen
für schwierige analytische Arbeiten;

Gehaltsgruppe 6

Technische und nichttechnische Angestellte
mit abgelegter Eisenbahnfachprüfung B auf Arbeitsgebieten, die nach dem Tätigkeitsverzeichnis als B-2-Tätigkeiten zu bewerten sind, und sonstige Angestellte mit gleichwertigen Kenntnissen und Tätigkeiten;

Vorsteher
auf Bahnhöfen der Rangklasse IIIb;

technische Angestellte
bisher Leitungsmeister im Leitungs- und Kabelbau, denen in großen Bezirken die Oberaufsicht über mindestens 3 Aufsichtskräfte übertragen ist;

technische Angestellte
bisher Telegrafenwerkführer in Vermittlungs- und Basa-Anlagen;

Fahrer
auf Schienen-LKW;

technische Angestellte
bisher Signalwerkführer in [illegible]

technische Angestellte
als Maschinisten für die [illegible] tung von Dampfkränen, Heben[illegible] Wartung maschineller [illegible]

technische Angestellte
als Maschinisten in [illegible] anstalten;

technische Angestellte [illegible]
ohne abgeschlossene Berufsausbildung [illegible] taillfach, mit kurzfristiger Ausbildung [illegible] Prüfung für den Wagenbau[illegible]

Fahrkartenverkäufer
überwiegend für Auslandsverkehr;

Zugrevisoren, Lokdiensteinteiler [illegible] ***und Powerstabelliere***[illegible]
in Lochkartenstellen;

Stenotypistinnen
mit längerer Praxis und gründlichen Fachkenntnissen sowie besonderer Verantwortung, die auf einem vielseitigen Aufgabengebiet den Schriftverkehr selbständig erledigen;

Übersetzer
die in der Lage sind, Schriftstücke und Unterlagen einwandfrei in eine Fremdsprache zu übersetzen,

Gehaltsgruppe 7

Technische und nichttechnische Angestellte
mit abgelegter Eisenbahnfachprüfung B auf Arbeitsgebieten, die nach dem Tätigkeitsverzeichnis als B-1-Tätigkeiten zu bewerten sind, und sonstige Angestellte mit gleichwertigen Kenntnissen und Tätigkeiten;

Vorsteher
von Bahnhöfen der Rangklasse IIIa;

technische Angestellte
bisher Telegrafenwerkmeister in Vermittlungs- und Basa-Anlagen;

technische Angestellte
bisher Signalwerkmeister im Sicherungswesen;

technische Angestellte
als Schaltwärter in Unterwerken und Fernsteuerungswerken (bisher Wm);

technische Angestellte
in Umformerwerken, Gleichrichterwerken, Unterwerken, in Dampfturbinen- und Heizungsanlagen, für Warmwasserversorgungsanlagen (bisher Werkmeister H und K);

technische Angestellte
für die elektrische Zugbeleuchtung (bisher Wm);

technische Angestellte (Wagenmeister)
mit abgeschlossener Berufsausbildung in einem Metallfach, abgeschlossener Spezialausbildung und abgelegter Prüfung im Wagenbehandlungs- und Untersuchungsdienst auf Zugbildungs- und Durchgangsbahnhöfen;

Fahrmeister,
für den Zugbegleitdienst;

S-Bahndienstleiter

Auswerter und 1. Tabellierer
in Lochkartenstellen;

Feuerlöschprüfer
bei den Reichsbahndirektionen;

Gehaltsgruppe 8

Technische und nichttechnische Angestellte
mit abgelegter Eisenbahnfachprüfung [illegible] gebieten, die nach dem Tätigkeitsverzeichnis [illegible] Tätigkeiten zu bewerten sind, und sonstige [illegible] stellte mit gleichwertigen Kenntnissen [illegible] keiten;

Vorsteher
von Dienststellen der Rangklasse [illegible] nach Gehaltsgruppe 9 einzustufen;

Vertreter des Vorstehers
von Dienststellen der Rangklasse Io, [illegible] nach Gehaltsgruppe 9 oder 10 einzustufen;

technische Angestellte
bisher Obertelegrafenwerkmeister in Vermittlungs- und Basa-Anlagen;

technische Angestellte
bisher Obersignalwerkmeister im Sicherungswesen;

technische Angestellte
in Umformerwerken, Gleichrichterwerken, Unterwerken, in Dampfturbinen und Heizungsanlagen sowie in Warmwasserversorgungsanlagen (bisher Oberwerkmeister H und K);

technische Angestellte
für die Bedienung und Wartung der Turbogeneratoren und Schaltanlagen in Bahnkraftwerken;

technische Angestellte
für die Ausbesserung von elektrischen und handbetriebenen Fahrkartendruckmaschinen, Schreib- und Rechenmaschinen und Meßgeräten;

technische Angestellte
für die Instandsetzung von Armaturen und Uhren an Tankanlagen;

technische Angestellte
für die Überwachung der maschinellen Anlagen der Rügendampfbahn;

technische Angestellte
als Fernsteuerungs- und Werkprüfer;

technische Angestellte (Wagenmeister)
mit abgeschlossener Berufsausbildung in einem Metallfach, abgeschlossener Spezialausbildung und abgelegter Prüfung im Wagenbehandlungsdienst und Untersuchungsdienst, die überwiegend Transituntersuchungen durchführen;

technische Angestellte (Abnahmewagenmeister)
mit abgeschlossener Berufsausbildung in einem Metallfach, abgeschlossener Spezialausbildung und abgelegter Prüfung im Wagenbehandlungs- und Untersuchungsdienst, die überwiegend den Abnahmedienst von Reise- oder Güterwagen in Bahnbetriebswerken durchführen;

Brandschutzleiter
in Reichsbahnausbesserungswerken;

Dolmetscher
mit Fachkenntnissen.

Gehaltsgruppe 9

Abteilungsleiter
der Reichsbahnämter in Stellen von geringer Bedeutung;

technische und nichttechnische Angestellte
mit abgelegter Eisenbahnfachprüfung I aus Arbeitsgebieten, die nach dem Tätigkeitsverzeichnis als A-2-Tätigkeiten zu bewerten sind, und sonstige Angestellte mit gleichwertigen Kenntnissen und Tätigkeiten;

Vorsteher
von Dienststellen der Rangklasse [illegible] nach Gehaltsgruppe 10 einzustufen;

Dienstvorsteher
auf Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Rangklasse II (Bahnhöfe, Güterabfertigungen, Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen, Bahnhofskassen, Eilgutabfertigungen und Umladehallen);

Dienstvorsteher
auf Wagenbetriebsstellen;

Vertreter des Vorstehers
von Dienststellen der Rangklasse Ia, soweit nicht nach Gehaltsgruppe 10, 11 oder 12 einzustufen;

Vertreter des Leiters
der Lochkartenstellen Berlin, Dresden, Halle, Erfurt und Magdeburg;

Dienstvorstehervertreter
auf Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Rangklasse Ib (Bahnhöfe, Güterabfertigungen, Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen, Bahnhofskassen, Eilgutabfertigungen und Umladehallen);

Prüfer
bei den Prüfungsämtern;

Dolmetscher
mit gründlichen Fachkenntnissen, die einwandfrei in Wort und Schrift übersetzen;

Abnahmeinspektoren
für Wagen;

Gehaltsgruppe 10

Technische und nichttechnische Angestellte
mit abgeschlossener Hochschulausbildung, soweit sie nicht in die Gehaltsgruppe 11 oder 12 bzw. nach dem J-Katalog einzustufen sind;

Hauptprüfer
[illegible] den Prüfungsämtern;

Dezernenten
bei den kleineren Reichsbahndirektionen in Stellen von geringerer Bedeutung;

Stellvertretende Amtsvorstände
der kleinen Reichsbahnämter;

Abteilungsleiter
der Reichsbahnämter und Reichsbahnausbesserungswerke, soweit nicht nach Gehaltsgruppe 9 einzustufen;

technische und nichttechnische Angestellte
mit abgelegter Eisenbahnfachprüfung A auf Arbeitsgebieten, die nach dem Tätigkeitsverzeichnis als A-1-Tätigkeiten zu bewerten sind, und sonstige Angestellte mit gleichwertigen Kenntnissen und Tätigkeiten;

Leiter von Werkstattabnahmestellen
der Produktion;

Vorsteher
von Dienststellen der Rangklasse Ia, soweit nicht nach Gehaltsgruppe 11, 12 oder 13 einzustufen;

Dienstvorsteher
auf Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Rangklasse Ib (Bahnhöfe, Güterabfertigungen, Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen, Bahnhofskassen, Eilgutabfertigungen und Umladehallen);

Vertreter des Leiters
der Verkehrskontrollen I und II;

Leiter
der Lochkartenstellen der Rbd Berlin, Dresden, Halle, Erfurt und Magdeburg;

Dienstvorstehervertreter
auf Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Rangklasse Ia (Bahnhöfe, Güterabfertigungen, Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen, Bahnhofskassen, Eilgutabfertigungen und Umladehallen) auf Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes, die von der zuständigen Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn (DR) des MfV festgelegt werden;

Dolmetscher
als Leiter der Dolmetscherbüros bei den Reichsbahndirektionen;

Gehaltsgruppe 11

Leiter der Prüfungsämter
bei den Reichsbahndirektionen;

Dezernenten
der Reichsbahndirektionen, die in selbständiger, eigenverantwortlicher Tätigkeit ein abgeschlossenes Arbeitsgebiet wahrnehmen;

technische und nichttechnische Angestellte
mit abgeschlossener Hochschulausbildung oder mit gleichwertigen Kenntnissen, die selbständig und in eigener Verantwortung gleichwertige Tätigkeitsgebiete wahrnehmen, soweit nicht nach dem J-Katalog einzustufen;

stellvertretende Amtsvorstände
der großen Reichsbahnämter;

Dienstvorsteher
auf Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Rangklasse Ia (Bahnhöfe, Güterabfertigungen, Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen, Bahnhofskassen, Eilgutabfertigungen und Umladehallen);

Leiter
der Verkehrskontrollen I und II;

Dienstvorstehervertreter
auf Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes, die von der zuständigen Hauptverwaltung der DR des MfV festgelegt werden;

Gehaltsgruppe 12

Dezernenten
der Reichsbahndirektionen in Stellen von besonderer Bedeutung;

technische und nichttechnische Angestellte
mit abgeschlossener Hochschulausbildung oder mit gleichwertigen Kenntnissen, die selbständig und in eigener Verantwortung gleichwertige Tätigkeitsgebiete wahrnehmen, soweit nicht nach dem J-Katalog einzustufen;

Dienstvorsteher
auf Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes, die von der zuständigen Hauptverwaltung der DR des MfV festgelegt werden.

Gehaltsgruppe 13

Dienstvorsteher
des Bahnhofs Leipzig Hbf.

Montageabkommen

I. Orts- oder Nahmontagen

Orts- oder Nahmontage ist jede Montage, die mindestens 5 km vom ständigen Arbeitsplatz entfernt ist, und von der die tägliche Heimreise dem Beschäftigten zugemutet werden kann.

Dieser Grundsatz gilt auch für Unterhaltungs-, Reparatur- oder Entwesungsarbeiten.

Für die Berechnung der Entfernung von mindestens 5 km ist als ständiger Arbeitsplatz der Sitz der Dienststelle bzw. Sitz der Außenstelle, für Bahnunterhaltungsarbeiter der ständige Unterhaltungsbezirk (Bahnmeistereibezirk) anzusehen. Bei auswärtiger Beschäftigung in der täglichen regelmäßigen, planmäßigen bzw. tatsächlichen Arbeitszeit, einschließlich Reisezeit, wird die gesamte Ausbleibezeit als Arbeitszeit bezahlt. Überschreitet bei einer auswärtigen Beschäftigung die Ausbleibezeit die Arbeitszeit, wird täglich die tatsächliche Arbeitszeit, mindestens jedoch die regelmäßige bzw. planmäßige Arbeitszeit, bezahlt.

1. Bei Orts- oder Nahmontagen sowie bei Unterhaltungs-, Reparatur- oder Entwesungsarbeiten wird die über die tägliche regelmäßige, planmäßige bzw. tatsächliche Arbeitszeit hinausgehende Fahr-, Warte- und Wegezeit mit 1 DM je Stunde vergütet. Arbeitspausen rechnen nicht zur Wartezeit. Die zu vergütenden Zeiten (Minuten) sind täglich zusammenzufassen. Angefangene halbe Stunden sind auf eine halbe Stunde aufzurunden und mit 0,50 DM zu bezahlen.

2. Beschäftigte der Bauzüge, die nicht in den Bauzügen wohnen, und die täglich an ihren Wohnort zurückkehren, erhalten die Fahr-, Warte- und Wegezeit nach Ziffer 1 vergütet.

3. Die Fahr-, Warte- und Wegezeiten beginnen und enden am ständigen Arbeitsplatz, oder wenn dieser nicht berührt wird, an dem dem Wohnort des Beschäftigten günstig gelegenen Bahnhof, von dem aus der Beschäftigte den auswärtigen Arbeitsplatz mit dem geringsten Zeitaufwand erreicht. Für Fußwegstrecken werden je Kilometer 12 Minuten berechnet.

II. Fernmontagen

Fernmontage ist jede Montage, die eine Übernachtung am Ort der Montage notwendig macht, und von der dem Beschäftigten die tägliche Rückkehr zu seinem Wohnsitz nicht zumutbar ist.

Dieser Grundsatz gilt auch für Unterhaltungs-, Reparatur- oder Entwesungsarbeiten.

1. a) Beschäftigte in Bauzügen aller Art, die durch Bauzugküchen versorgt werden, erhalten je Einsatztag im Bauzug 4 DM.

   b) Beschäftigte, die in Bauzügen innerhalb ihrer Wohngemeinde eingesetzt sind und auf Anordnung in Bauzügen übernachten, erhalten je Einsatztag im Bauzug 2,50 DM.

2. a) Beschäftigte in Montage-, Unterhaltungs-, Reparatur- oder Entwesungstrupps, die in Wohnwagen übernachten und ihre Verpflegung selbst besorgen und zubereiten müssen, erhalten je Einsatztag 5 DM.

   b) Müssen diese Beschäftigten innerhalb ihrer Wohngemeinde auf Anordnung in Wohnwagen übernachten, erhalten sie je Einsatztag 2,50 DM.

3. Beschäftigte in Stoff- und Kurierwagen, die in diesen übernachten müssen oder täglich länger als 16 Stunden unterwegs sind, erhalten je Einsatztag 5 DM.

4. a) Beschäftigte, die zu Montage-, Unterhaltungs-, Reparatur- oder Entwesungsarbeiten eingesetzt sind, und denen behördeneigene oder vertragliche Unterkunft zur Verfügung gestellt wird, die ihre Verpflegung selbst besorgen und zubereiten müssen, erhalten für jeden Tag eine Vergütung von 5 DM.

   b) Müssen diese Beschäftigten außerdem die Übernachtung selbst aufkommen, erhöht sich die tägliche Vergütung auf 7 DM.

5. Hin- und Rückreise zum und vom Montageort (Ort der auswärtigen Beschäftigung) gelten als Einsatztage, wenn die Hinreise bis 16.00 Uhr angetreten oder die Rückreise nach 8.00 Uhr beendet wird. Wird die Hinreise nach 16.00 Uhr bis 22.00 Uhr angetreten oder die Rückreise nach 2.00 Uhr bis 8.00 Uhr beendet, sind 50 % der Vergütungssätze zu zahlen. Bei Hinreisen nach 22.00 Uhr bis 24.00 Uhr oder beendeter Rückreise von 0.01 bis 2.00 Uhr wird keine Vergütung gezahlt. Bei Urlaub, auch wenn sich der Beschäftigte am auswärtigen Beschäftigungsort befindet, und bei Familienheimfahrten ist nur die anteilige Mietsentschädigung zu gewähren. Wird behördeneigene oder vertragliche Unterkunft (z. B. Bauzug) zur Verfügung gestellt, ist keine Entschädigung zu zahlen.

   Beschäftigte, die während der auswärtigen Tätigkeit arbeitsunfähig erkranken, erhalten die Vergütung weitergezahlt, wenn sie am auswärtigen Beschäftigungsort aufgenommen werden. Bei Aufnahme in ein Krankenhaus oder Rückkehr zum

Wohnort wird bis zur evtl. Lösung des Mietverhältnisses die anteilige Miete für die Wohnung am Beschäftigungsort erstattet.

6. Unbedingt notwendige Auslagen, die dem Beschäftigten durch die auswärtige Beschäftigung entstehen (z. B. Beförderung von Werkzeugkisten, Gepäckaufbewahrung, Zimmerbestellung, Post-, Telegramm- und Fernsprechgebühren, Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln), sind in der nachgewiesenen Höhe zu erstatten.

III. Allgemeine Bestimmungen

1. Das Montageabkommen gilt für alle Beschäftigten, die Montage-, Unterhaltungs-, Reparatur- oder Entwesungsarbeiten ausführen oder unmittelbar und ständig am Montageort beaufsichtigen sowie für Beschäftigte in Stoff- und Kurierwagen, soweit sie die unter I und II festgesetzten Voraussetzungen erfüllen. Überwachungsbeauftragte, Abnahmeinspektoren und Bauwarte fallen unter das Montageabkommen.
2. Neben der Zahlung der unter Abschnitt II für Fernmontage vorgesehenen Vergütungen darf in keinem Falle Montagegeld für Orts- oder Nahmontagen gewährt werden.
3. Bei Dienstreisen erhalten Beschäftigte, die unter das Montageabkommen fallen, an Stelle der Vergütungen nach dem Montageabkommen, Tage- und Übernachtungsgelder nach der Anordnung über Reisekostenvergütung, Trennungsentschädigung und Umzugskostenvergütung vom 19. Oktober 1953 (GBl. S. 1065).

IV. Wegegelder für Bahnunterhaltungsarbeiter

An Stelle der im Montageabkommen der Deutschen Reichsbahn unter I — Orts- und Nahmontagen — für die Bahnmeistereien getroffenen Regelung wird folgendes bestimmt:

1. Für die Bahnunterhaltungsarbeiter und diejenigen Beschäftigten, die die Bahnunterhaltungsarbeiten ständig auf der Baustelle unmittelbar beaufsichtigen (z. B. Meister) — nachstehend insgesamt „Bahnunterhaltungsarbeiter" genannt — gelten als ständiger Arbeitsplatz die für jede Rotte festzulegenden Sammelstrecken.
2. Die Sammelstrecken sind durch Vereinbarung zwischen dem Dienstvorsteher und der Betriebsgewerkschaftsleitung zu Beginn des Planjahres in den Unterhaltungsbezirken (Streckenmeisterbezirke) der Bahnmeisterei in Form eines Kreises mit dem Radius von 2,5 km festzulegen. Hierbei sind Sammelstrecken in den Arbeitsabschnitten der Rotten festzulegen, in denen mindestens 2 Monate z. B. planmäßige Durcharbeitung, Gleiserneuerung, Schwellenerneuerung oder Bettungsreinigung bzw. Bettungserneuerung durchgeführt werden müssen.
3. Die vereinbarten Sammelstrecken sind der der Bahnmeisterei übergeordneten Verwaltung zur Bestätigung vorzulegen. Die übergeordnete Verwaltung setzt in der Bestätigung das Datum, von dem ab die Sammelstrecken gelten, fest.
4. Fahr-, Warte- und Wegezeiten zur Erreichung des Arbeitsplatzes bzw. der Baustelle sind außerhalb der Arbeitszeit zurückzulegen.
5. Für Warte-, Fahr- und Wegezeiten, die der Bahnunterhaltungsarbeiter zur Erreichung jedes Punktes innerhalb der Sammelstrecken benötigt, sind Wegegelder nicht zu zahlen.
6. Müssen Bahnunterhaltungsarbeiter Arbeiten auf einer Baustelle, die außerhalb der Sammelstrecke liegt, ausführen, so ist ihnen die zur Erreichung dieser Baustelle zusätzliche Fahr-, Warte und Wegezeit für den Weg zwischen dem Ende der

Sammelstrecke und Baustelle zu vergüten. Die Vergütung für die Fahr-, Warte- und Wegezeit beträgt für den Hin- und Rückweg 1 DM je Stunde, wobei für Fußwegstrecken je Kilometer 12 Minuten zu berechnen sind. Für diese Berechnung ist, für jeden Bahnunterhaltungsarbeiter gesondert, der kürzeste Weg zugrunde zu legen. Die Fahr-, Warte- und Wegezeiten sind im Lohnabrechnungszeitraum zusammenzuzählen und auf halbe bzw. volle Stunden aufzurunden.

7. Werden Bahnunterhaltungsarbeiter in derselben Bahnmeisterei einer anderen Rotte zugewiesen, so ist für sie die Sammelstrecke dieser Rotte nach Ablauf des auf die Zuweisung folgenden Kalendermonats maßgebend.

8. Für Beschäftigte der Bauzüge der Deutschen Reichsbahn ist die Sammelstrecke als Kreis mit einem Radius von 4 km, dessen Mittelpunkt der Standort des Zuges ist, festzulegen. Die Wegegelder sind für die Beschäftigten entsprechend den Bestimmungen der Absätze 1—7 zu berechnen. Die Bestimmungen des Abschnitts III Ziffer 3 finden keine Anwendung.

PHOTOGRAPHIC WORK ORDER

Date 1/1/65 REQUEST _____ WORK ORDER NUMBER 182

_____

_____ Special _____

_____ NEGATIVES _____ SMALL SIZES _____

_____ POSITIVES _____

_____

Number Number of copies 1 Size 8x10 NEGATIVES OR REPOS _____

I acknowledge receipt of the above requested official work unless otherwise noted on failure _____

Date _____ Signature _____ Date _____

(2) Die [illegible] oder aus Kfz-Teilen [illegible] werden [illegible] in der [illegible] wenn [illegible] möglich [illegible] werden.

(3) Die Benutzung von Fahrzeugen zum Transport von Sprengmitteln ohne [illegible] im Tresor [illegible] der Sprengmittel zum Transport [illegible]

§ 9

Bestimmungen für Transportfahrzeuge

(1) Die zum Transport von Sprengmitteln benutzten Fahrzeuge müssen sich in einem [illegible] den Bestimmungen [illegible] Sprengmittel: [illegible] von dem ord- [illegible] von dem verantwortlichen [illegible] werden.

(2) Für den Sprengmitteltransport auf Landwegen dürfen nur Fahrzeuge mit luftbereiften Rädern [illegible] werden.

(3) Auf den Ladeflächen der Fahrzeuge müssen sicher befestigte, fugenlose Wagenkästen mit mindestens 30 cm hohen Bordwänden angebracht sein. Die Wagenkästen müssen entweder allseitig geschlossen oder, wenn sie nach oben offen sind, mit einer schwer entflammbaren Plane überdacht bzw. abgedeckt sein.

§ 10

Transport von Sprengmitteln auf Kraftfahrzeugen

(1) Beim zum Transport von Sprengmitteln benutzten Kraftfahrzeug muß so gewährleistet sein, daß der Fahrzeugführer von der Fahrerkabine aus die Ladung überblicken und sich mit den auf der Ladefläche des Fahrzeugs mitfahrenden Begleitpersonen verständigen kann.

(2) Sprengmittelkraftfahrzeuge dürfen nur einen Anhänger mitführen. Der Transport von Personen auf dem Anhänger ist verboten. Direkt über die Ladung des Anhängers [illegible] eine stabilere Plane zu ziehen und [illegible] vom Kraftfahrzeug aus die Ladung [illegible] Anhänger dürfen nur die [illegible] werden. Beim Bremsen [illegible] der Anhänger die Spur verlassen [illegible] Kraftfahrzeug stoßfrei und schnell lösen lassen. Das [illegible] zu erfolgen könnte [illegible] wenn sich der Anhänger vom Kraftfahrzeug [illegible]

(3) Für den Sprengmitteltransport besonders geeignete Kraftfahrzeuge müssen mindestens zwei [illegible] Trockenlöschgeräte mit sich führen. Der Kraftfahrzeugführer hat [illegible] Anzahl der Fehlbestände von der Gebrauchsfähigkeit der Feuerlöscher zu [illegible]

(4) Für Sprengmittel besondere Kraftfahrzeuge dürfen folgende Höchstgeschwindigkeiten nicht überschreiten:

[illegible] Autobahnen und Fernverkehrsstraßen 50 km/Std.;

[illegible] Straßen 1. Ordnung 40 km/Std.;

[illegible] sonstigen Straßen und in Ortschaften 30 km/Std.

§ 11

Transport von Sprengmitteln auf Eisenbahnwagen

(1) Beim Be- und Entladen von Sprengmittelwagen mit Sprengmitteln sind die Zugfuhren abzustellen.

(2) Gespannbremsen, die mit Sprengmittelwagen [illegible] sind, dürfen nur im Schritt fahren. Es dürfen [illegible] werden.

(3) Das Höchstgewicht der Ladung darf [illegible] Fahrzeugen nicht mehr als 300 kg und bei [illegible] mehr als [illegible] kg Sprengmittel betragen.

§ 12

Transport von Sprengmitteln mittels Tragen durch Personen

(1) Der Transport von Sprengmitteln mittels Tragen durch Personen vom Sprengmittellager zum Verwendungsort [illegible] einer Person zu erfolgen, die im Besitz einer [illegible] ist. Die Sprengmittel sind in [illegible] oder Lederbeuteln zu transportieren. Fahrzeugen [illegible] in [illegible] aus nicht funkenreißendem Material transportiert werden.

(2) Sprengkräftige Zündmittel sind in einem besonderen Behälter vom dem Inhaber des Sprengmittelerlaubnisscheines [illegible] zu transportieren. § 19 Abs. 10 der Sprengmittellagerverordnung findet entsprechende Anwendung.

(3) Der Inhaber eines Sprengmittelerlaubnisscheines darf nicht mehr als 15 kg Sprengstoff und die notwendige Menge an Sprengmitteln, Zündmitteln, höchstens 100 Stück, gleichzeitig tragen. Eine von ihm beauftragte Person darf unter Tage nicht mehr als 15 kg Sprengstoff tragen. Über Tage darf eine von ihm beauftragte Person bis zu 25 kg Sprengstoff in der Originalverpackung tragen.

(4) Zündlichte sind getrennt von anderen Zündmitteln und von Sprengstoffen in einem besonderen Behälter zu transportieren.

(5) Das Tragen von Sprengmitteln in den Taschen der Kleidung oder unter der Kleidung ist nicht statthaft.

(6) Personen, die Sprengmittel tragen, haben sich unverzüglich zu dem Bestimmungsort zu begeben. Sie haben den kürzesten und geeignetsten Weg zu benutzen, Aufenthalte zu vermeiden und dürfen die Sprengmittel keiner anderen Person zur Aufbewahrung übergeben.

§ 13

Besondere Bestimmungen
für den Transport von Sprengmitteln unter Tage

(1) Bei Transporten von Sprengmitteln unter Tage sind neben den Bestimmungen dieser Verordnung die vom Ministerium für Kohle und Energie — Technische Bergbauinspektion der Republik — und dem Ministerium für Arbeit und Berufsausbildung für den Transport von Sprengmitteln im Bergbau erlassenen Vorschriften für die technische Sicherheit und den Arbeitsschutz sowie die sonstigen Bestimmungen einzuhalten.

(2) Verantwortlich für die Einhaltung der Bestimmungen nach Abs. 1 sind die mit der Durchführung des Transports beauftragten Inhaber eines Sprengmittelerlaubnisscheines.

sonderer Umstand im Sinne des § 15 Abs. 12 ist z. B. anzusehen, wenn ein mit Sprengmitteln beladenes Wasserfahrzeug wegen Sturm und hohem Seegang die Küste anlaufen muß. In solchen Fällen sind gegebenenfalls gemeinsam mit der Deutschen Grenzpolizei Sicherungsmaßnahmen durchzuführen (Bewachung der Anlegestelle usw.)

Werden von den VP-Kreisämtern, BDVP oder der HVDVP Ausnahmen nach § 17 Abs. 2 zugelassen, so muß trotzdem für die erforderliche Sicherheit gesorgt werden. In Katastrophenfällen, z. B. bei Eisstauungen auf Flüssen, ist die Volkspolizei außer für die Durchführung von Maßnahmen entsprechend der Verordnung vom 4. Februar 1954 über die Bekämpfung von Katastrophen (siehe Gesetzestext Nr. 9 zur Zeitschrift „Die Volkspolizei") auch für den schnellen und richtigen Einsatz von Sprengmitteln mitverantwortlich.

Günter Beck

X Kennwort: Sprengmittel

Verordnung
über den Transport von Sprengmitteln

(Sprengmitteltransportverordnung)

Sonderbeilage Nr. 16 zur Zeitschrift „Die Volkspolizei"

portführer für die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung verantwortlich (§ 4 Abs. 1). Diese Verantwortung ergibt sich vor allem aus § 2 Abs. 1 des Sprengmittelgesetzes (siehe auch Gesetzestexte Nr. 12 zur Zeitschrift „Die Volkspolizei"). Deshalb müssen sich die VP-Angehörigen, die einen Sprengmitteltransport begleiten, besonders mit den Bestimmungen der §§ 4, 5, 9 und 10 eingehend vertraut machen. Die Einweisung in ihre Aufgaben erfolgt durch die Abteilung E. Sie erhalten außerdem ein Merkblatt mit den wichtigsten Transportbestimmungen ausgehändigt.

Die in § 4 Abs. 6 vorgesehene Kennzeichnung der Fahrzeuge darf nur mit Zustimmung der HVDVP, Abteilung Erlaubniswesen, angeordnet werden.

Die nach § 4 Abs. 7 erforderliche Verständigung der nächsten VP-Dienststelle ist nicht Aufgabe des VP-Angehörigen, der den Transport begleitet. Da er für den Schutz der Sprengmittel vor unberechtigtem Zugriff hauptverantwortlich ist, hat er sich ständig am Fahrzeug bzw. bei Explosionsgefahr in sicherer Entfernung aufzuhalten sowie für die Absperrung der Gefahrenstelle mit Sorge zu tragen (§ 4 Abs. 9).

Damit die Bestimmungen des § 6 Abs. 2, 4, 5 und 8 strikt eingehalten werden, muß neben dem Transportführer auch der begleitende VP-Angehörige eine entsprechende Kontrolle ausüben. Hierdurch wird dem Verlust von Sprengmitteln sowie der Gefahr von Zündübertragungen und daraus entstehenden Gefährdungen der öffentlichen Sicherheit vorgebeugt.

Die §§ 7 bis 11 sind vor allem für die Tätigkeit der Abteilungen E und VK von Bedeutung. Die Überprüfung der Kraftfahrzeuge entsprechend § 8 erfolgt durch die Kfz-Sachverständigen der Abteilung VK in Verbindung mit den E-Sachbearbeitern und in besonderen Fällen mit den zuständigen Arbeitsschutzinspektoren. Dabei müssen außer den kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften besonders die §§ 9 und 10 der Verordnung Beachtung finden. Neu ist die Forderung im § 9 Abs. 2, daß nur Fahrzeuge mit luftbereiften Rädern eingesetzt werden dürfen. Die erste Vorführung der Fahrzeuge, ihre Überprüfung und Zulassung zum Sprengmitteltransport erfolgen gemäß § 10 gemeinsam mit der zuständigen VPKA.

Die Bescheinigung über die Zulassung gemäß § 8 Abs. 3 stellt die Abteilung E im Einvernehmen mit der Abteilung VK und gegebenenfalls mit dem Arbeitsschutzinspektor aus.

Überschreitungen der in § 10 Abs. 1 festgelegten Höchstgeschwindigkeiten müssen vor allem durch die zur Sicherung eingesetzten VP-Angehörigen, durch VK-Streifen, Abschnittsbevollmächtigte und E-Sachbearbeiter verhindert werden. Sprengmitteltransporte sollen jedoch aus diesen und anderen Anlässen möglichst nicht gestoppt werden, um Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden (siehe auch § 4 Abs. 7).

Die Einhaltung der in den §§ 12 und 13 enthaltenen Bestimmungen über den „Transport von Sprengmitteln mittels Tragen durch Personen" ist insbesondere von den E-Sachbearbeitern und zuständigen Arbeitsschutzinspektoren zu überwachen. Darüber hinaus sollen auch die mit Sicherungsaufgaben im Sprengmittelbetrieb beauftragten BS-Angehörigen bzw. Betriebswachen darauf einwirken.

Aus den besonderen Bestimmungen der §§ 14 und 15 für den Transport von Sprengmitteln im Wasserverkehr ergeben sich für die Abteilungen E und VP-Wasserschutzinspektionen sinngemäß die gleichen Aufgaben wie beim Transport von Sprengmitteln im Landverkehr (Überprüfung und Zulassung). Die Anmeldung der Wasserfahrzeuge zur Überprüfung und Zulassung für den Sprengmitteltransport entsprechend § 14 Abs. 1 hat der Fahrzeughalter beim VPKA, Abteilung E, vorzunehmen. Die Abteilung E überprüft gemeinsam mit der VP-Wasserschutzinspektion und der zuständigen Arbeitsschutzinspektion unter besonderer Beachtung des § 15 Abs. 7 bis 10 die Beschaffenheit der Fahrzeuge. Die Bescheinigung nach § 14 Abs. 2 erteilt die Abteilung E im Einverständnis mit den genannten Dienststellen. Durch die Bestimmungen des § 15 Abs. 1, 3, 10, 11 und 12 sind den VP-Wasserschutzinspektionen in Verbindung mit den Abteilungen E der VP-Kreisämter wichtige Überwachungsaufgaben gestellt. Als be-

Was besonders beachtet werden muß

Der Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik erließ auf Grund des § 14 des Sprengmittelgesetzes vom 30. August 1956 (GBl. Nr. 80, Seite 709) die vorstehende Verordnung, weil der Transport von Sprengmitteln infolge der vielseitigen Anwendung der Explosivstoffe in der Volkswirtschaft gegenüber früher an Bedeutung und Umfang beträchtlich zugenommen hat.

In Verbindung mit dem Gesetz ist die Sprengmitteltransportverordnung die Grundlage für die Durchführung der Sicherungs-, Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen sowie für die Zusammenarbeit der zuständigen Organe der staatlichen Verwaltung — insbesondere der VP-Dienstzweige E, S, VK, BS und F — auf dem Gebiete des Sprengmitteltransportwesens. Das Ziel dieser Maßnahmen besteht darin, eine größtmögliche Sicherheit und Ordnung bei allen Sprengmitteltransporten zu erreichen. Vor allem soll dadurch Unfällen und Sachschäden, die bei unvorschriftsmäßigen Transporten entstehen können, vorgebeugt werden.

Die Verordnung regelt hauptsächlich die Erlaubniserteilung in Verbindung mit der Zulassung von Fahrzeugen zum Sprengmitteltransport. Sie enthält ferner die wichtigsten — darunter viele neue — Sicherheitsgrundsätze, die für alle Transporte von Sprengmitteln auf Land- und Wasserwegen gelten. Für Sprengmitteltransporte auf der Eisenbahn gibt es besondere Bestimmungen, wie die Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung, internationale Abkommen usw. Die Sicherung solcher Transporte auf dem Eisenbahngelände ist Aufgabe der Transportpolizei. Außerdem finden Anordnungen über die technische Sicherheit und den Arbeitsschutz besonders in den Bergbaubetrieben auf Sprengmitteltransporte Anwendung. Auf ihre Einhaltung sollen die mit der Sicherung oder Kontrolle beauftragten VP-Angehörigen der Abteilungen E und BS ebenfalls mit achten.

Die Sicherheit bei der Durchführung von Sprengmitteltransporten wird besonders durch die Erlaubniserteilung (§ 3), die Anordnung von Sicherungsmaßnahmen (§ 4 Abs. 2) sowie die entsprechende Überwachung seitens der zuständigen VP-Kreisämter bzw. BDVP [illegible], indem die Benutzung der für Sprengmitteltransporte zugelassenen Fahrzeuge, die Einhaltung bestimmter Transportwege und -zeiten, der Einsatz von Begleitpersonen u. a. angeordnet werden. Beispielsweise ist es notwendig, die Transportwege so festzulegen, daß möglichst keine Ortschaften, Verkehrszentren und dergleichen passiert werden. Dabei ist auch § 4 Abs. 10 zu beachten. Die Überwachung, Sicherung und Kontrolle der Transporte sind von den Abteilungen E in enger Zusammenarbeit mit den Abteilungen S, BS und VK planmäßig zu organisieren.

Unter Begleitpersonen im Sinne des § 4 Abs. 2 sind neben VP-Angehörigen (E-Sachbearbeiter, Schutzpolizisten, BS-Angehörige) auch zuverlässige Bürger zu verstehen, die in bestimmten Fällen von den volkseigenen Betrieben zur Bewachung von Transporten eingesetzt werden. Die Verpflichtung der [illegible] den Anordnungen der [illegible] in Fragen, die [illegible] heiten des Transports [illegible] zu leisten, [illegible] nicht [illegible]. Jedoch [illegible] Transportführer [illegible] ihrer Plätze im [illegible] Ladung [illegible].

Wenn VP-Angehörige [illegible] begleiten, so sind sie neben [illegible]

Verordnung über den Transport von Sprengmitteln

(Sprengmitteltransportverordnung)

Vom 30. August 1956 — GBl. Nr. 80 S. 716

Auf Grund des § 14 des Gesetzes vom 30. August 1956 über den Verkehr mit Sprengmitteln — Sprengmittelgesetz — (GBl. I S. 709) wird folgendes verordnet:

I.

Allgemeine Transportbestimmungen

§ 1

Geltungsbereich

(1) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten für alle Transporte von Sprengmitteln im Sinne des § 1 Absätze 1 bis 3 des Sprengmittelgesetzes auf Land- und Wasserwegen.

(2) Für Sprengmitteltransporte auf der Eisenbahn gelten nur die [illegible]

[illegible]

§ 2

[illegible]

[illegible]

§ 3

[illegible]

(1) [illegible]

[illegible]

(6) [illegible] die nach dieser Verordnung [illegible] sind oder wenn [illegible] daß durch den [illegible] Sicherheit oder Ordnung gefährdet [illegible]

[illegible] bei [illegible] Eisenbahntransporten, den [illegible] während des Transportes [illegible] Transporterlaubnis ist vom [illegible] unverzüglich bei dem Volkspolizeikreisamt abzugeben, das die Erlaubnis erteilt hat.

(7) Für die Erteilung der Erlaubnis werden Gebühren nach den Bestimmungen der Verordnung vom [illegible] Oktober 195[illegible] über die staatlichen Verwaltungsgebühren (GBl. I S. [illegible]) und [illegible] als Sonderdruck Nr. [illegible] des Gesetzblattes veröffentlichten Gebührentarifen erhoben.

§ 4

Transportsicherung

(1) Sprengmitteltransporte dürfen nur von solchen Personen geleitet werden, die im Besitz eines dazu berechtigenden gültigen Sprengmittelerlaubnisscheines nach § [illegible] der Sprengmittelerlaubnisverordnung sind. Diese tragen die volle Verantwortung für die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung.

(2) Das für die Ausstellung der Transporterlaubnis zuständige Volkspolizeikreisamt entscheidet über die Notwendigkeit des Einsatzes von zusätzlichen Begleitpersonen. Es ist berechtigt, weitere Maßnahmen zur Sicherung der Sprengmitteltransporte anzuordnen. Das Volkspolizeikreisamt hat die Anzahl [illegible] festzulegen. Die zur Sicherung der [illegible] Begleitpersonen, [illegible] des Transportführers, dürfen sich [illegible] von den mit Sprengmitteln beladenen Fahrzeugen entfernen. Die Begleitpersonen haben in Fragen, die technische Angelegenheiten des Transportes betreffen, den Anordnungen des Transportführers Folge zu leisten.

(3) Der Transportführer hat sich zur Zeit des Beladens und Entladens sowie während des Transportes ständig am oder im Fahrzeug aufzuhalten und alle

[illegible]

§ 20

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am [illegible] Dezember 1956 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft:

a) die (sächsische) Verordnung vom 12. Januar 1937 über den Verkehr mit Sprengstoffen (Sprengstoffverkehrsverordnung) (Sächsisches Gesetzblatt Seite 3);

b) die (thüringische) Landespolizeiverordnung vom 16. Oktober 1937 über den Verkehr mit Sprengstoffen (Sprengstoffverkehrsverordnung) (Gesetzsammlung für Thüringen Seite 77);

c) die (mecklenburgische) Verordnung vom 30. September 1908 betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen (Regierungsblatt für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin Seite [illegible]) und Polizeiverordnung vom 21. November 1936 über den Verkehr mit Sprengstoffen (Sprengstoffverkehrsverordnung) (Regierungsblatt für Mecklenburg-Schwerin, Seite 3) sowie

d) alle Durchführungsbestimmungen, die zu den in Buchstaben a bis c genannten Verordnungen erlassen wurden.

Berlin, den 30. August 1956

Der Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik

Der Ministerpräsident
Grotewohl

Ministerium des Innern
Maron
Minister

Volkspolizei hiervon sofort zu verständigen. Es dürfen dazu nur solche Plätze ausgewählt werden, die unbeteiligten Personen nicht zugänglich sind.

(13) Das Übersetzen von Fahrzeugen mit Sprengmitteln auf Fähren darf nur erfolgen, wenn andere Fahrzeuge oder unbeteiligte Personen nicht gleichzeitig übergesetzt werden. Der Transportführer muß den Führer der Fähre auf die Ladung des Transportfahrzeuges und auf diese Bestimmungen hinweisen.

IV.

Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 16

Übergangsbestimmungen

(1) Die Bezirksbehörden der Deutschen Volkspolizei sind berechtigt, im Einvernehmen mit den Bezirksarbeitsschutzinspektionen, in Bergbaubetrieben außerdem mit den technischen Betriebsbergbauinspektionen, auf Antrag der Betriebe, die zum Umgang mit Sprengmitteln berechtigt sind, darüber zu entscheiden, bis zu welchem Zeitpunkt die einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung durchzuführen sind.

(2) Der Minister für Arbeit und Berufsausbildung hat die für den Transport von Sprengmitteln geltenden Arbeitsschutzanordnungen und außerdem gemeinsam mit dem Ministerium für Kohle und Energie — Technische Bergbauinspektion der Republik — die für den Transport von Sprengmitteln in den Bergbauzweigen geltenden Bestimmungen mit dieser Verordnung abzustimmen und entgegenstehende Bestimmungen abzuändern. Das Recht des Ministers für Arbeit und Berufsausbildung bzw. des Ministeriums für Kohle und Energie, weitergehende Anordnungen, besonders auf dem Gebiet der technischen Sicherheit und des Arbeitsschutzes, zu erlassen, bleibt unberührt.

§ 17

Ausnahmen

(1) Der Minister des Innern kann in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung zulassen. Sofern diese Ausnahmen den Aufgabenbereich anderer zentraler Organe der staatlichen Verwaltung berühren, sind die Ausnahmeregelungen im Einvernehmen mit diesen Organen der staatlichen Verwaltung zu treffen.

(2) Die zuständigen Organe der Deutschen Volkspolizei sind berechtigt, Abweichungen von den Bestimmungen dieser Verordnung zuzulassen, wenn der Transport von Sprengmitteln zur Katastrophenbekämpfung durch die Einhaltung dieser Bestimmungen verzögert oder in Frage gestellt wird.

§ 18

Strafen

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung werden nach § 11 Abs. 1 des Sprengmittelgesetzes bestraft.

§ 19

Durchführungsbestimmungen

Durchführungsbestimmungen erlassen der Minister des Innern sowie der Minister für Arbeit und Berufsausbildung, der Minister für Kohle und Energie, der Minister für Berg- und Hüttenwesen und der Minister für Verkehrswesen im Einvernehmen mit dem Minister des Innern.

notwendigen Maßnahmen zur Sicherung des Transportes zu treffen. Er hat seinen Platz im Fahrzeug so zu wählen, daß er jederzeit die Ladung übersehen kann. Er kann zu seiner Unterstützung die Begleitpersonen zur Beaufsichtigung der Ladung heranziehen.

(4) Die Beförderung von Personen, die an der Durchführung der Sprengmitteltransporte nicht unmittelbar beteiligt sind, ist auf den mit Sprengmitteln beladenen Fahrzeugen nicht zulässig. Unbeteiligte Personen sind vom Transportführer in genügend sichere Entfernung vom Fahrzeug zu verweisen.

(5) Bei allen Arbeiten, die im Zusammenhang mit dem Transport von Sprengmitteln stehen, auf den mit Sprengmitteln beladenen Fahrzeugen (auch in den Fahrzeugtüren) sowie im Umkreis von 50 m um die mit Sprengmitteln beladenen Fahrzeuge ist das Rauchen und jeder Umgang mit Feuermitteln oder offenem Licht verboten. Die Begleitpersonen haben [illegible] Fahrzeuge und [illegible] Gegenstände, die Zündquellen für die Dauer des Transportes und für damit im Zusammenhang [illegible] Arbeiten, [illegible] Führer zur Aufbewahrung zu übergeben. Zur Sicherung der Fahrzeuge, [illegible] der Belade- und Entladestelle dürfen nur elektrische Glühlampen mit Zweigglocken und elektrische Handlampen verwendet werden.

(6) Eine besondere Kennzeichnung von Fahrzeugen mit Sprengmitteln darf nur auf polizeiliche Anordnung erfolgen.

(7) Sprengmitteltransporte jeder Art sind ohne unnötigen Aufenthalt durchzuführen. Aufenthalte von Fahrzeugen mit Sprengmitteln sind nur dann zulässig in Ortschaften und in einer Mindestentfernung von 100 m von Autobahnen und Fernverkehrsstraßen sowie 500 m von bewohnten [illegible] Produktionsanlagen zulässig. Bei unvermeidbaren Aufenthalten ist die nächste Dienststelle der Volkspolizei zu verständigen, wenn der Dauer des Aufenthaltes 30 Minuten überteigt. Bei Gefahr im Verzuge ist diese sofort [illegible] zu unterrichten.

(8) Besteht der Transport aus mehreren Fahrzeugen, so müssen zwischen ihnen folgende Mindestabstände eingehalten werden:

a) bei handgeschobenen Wagen 20 m,

b) bei Fuhrwerken 50 m,

c) bei Kraftfahrzeugen 100 m.

Auf Straßen mit Steigungen oder Gefällen ab 6 % ist der Abstand auf das Zweifache zu vergrößern. Zwischen Wasserfahrzeugen ist ein Mindestabstand von 200 m einzuhalten. [illegible] nicht auf Schleusenanlagen [illegible] nicht auf Schleusenanlagen erfolgen, nur im Einzelfalle gestattet.

(9) Gerätte [illegible] des Transportes [illegible] Oder [illegible] Transportführer [illegible] Maßnahmen nach den Betriebssicherheitsvorschriften (BSVO) der Bergbehörden.

(10) [illegible] mit Fahrzeugen dürfen nur [illegible] von Personen geladen werden, [illegible] ohne Kennzeichnung [illegible] werden.

§ 5

[illegible]

(5) Der Transport von explosivem Sprengstoff [illegible] ist untersagt.

§ 6

Behälter und Räume für Sprengmittel [illegible]

(1) Das Beladen der Transportfahrzeuge und das Entladen dieser Fahrzeuge [illegible] Sprengmittel [illegible] der [illegible] Sicherheitsbestimmungen [illegible] Sprengmittel [illegible] Bedingungen [illegible]

(2) [illegible] über die Höhe [illegible] sind gegen [illegible] zu sichern. [illegible] § 5 Absatz 3 und § 10 [illegible] Absatz 2 der Wasserstraßenordnung [illegible] Bestimmungen.

(3) [illegible] mit Sprengmitteln beladenen Fahrzeugen [illegible] zu behindern.

(4) [illegible] vom 20. April 1953 über die Lagerung und Aufbewahrung von Sprengstoffen — Sprengstofflagerverordnung — [illegible] § 3 [illegible] der Verbotes der Zusammenladung von Sprengmitteln findet auf das Zusammenladen in einem Lastkahn oder Fahrzeug entsprechende Anwendung. Das Zusammenladen von Sprengstoffen und sprengkräftigen Zündmitteln auf einer Ladefläche ist nur statthaft, wenn die Schichtenhöhe des Sprengstoffes 15 cm und die Anzahl der Sprengkapseln und Sprengzünder 50 Stück nicht überschreiten. Die Zusammenladen größerer Mengen Sprengstoffe und sprengkräftiger Zündmittel auf einem Fahrzeug [illegible] und nur mit besonderer Erlaubnis der zuständigen Polizeibehörde des Bezirkes Potsdam ist statthaft.

(5) [illegible] § 3 sind die Sprengstoffe und sprengkräftigen Zündmittel [illegible] von mindestens [illegible] mit Sand [illegible] zu verladen. Die Schichtenhöhe ist in der vom Hersteller [illegible] Höhe zu halten. Die Zwischenräume zwischen den Holzbehältern [illegible] oder in massiven Holzbehältern [illegible] Die Zwischenräume zwischen den Holzbehältern sind mit Sand auszufüllen. [illegible] mit Sprengkapseln (Sprengzünder) müssen [illegible] sein, sofern sie [illegible] in der vom Hersteller [illegible] Originalverpackung [illegible]

(6) [illegible] von Sprengstofffahrzeugen mit Sprengmitteln und das Entladen [illegible] Sprengmitteln, auf dem [illegible] Verwendungsstätten bedarf [illegible] durch die zuständige Volkspolizeidienststelle.

(7) Von Gerät [illegible]

(8) Den [illegible] Räumen [illegible] nicht [illegible]

(9) Die [illegible] von der [illegible] in der [illegible] ist.

(10) Die von Volkspolizeiorganen [illegible] Aufgaben sind von dem Schiffsführer und dem Transportleiter [illegible] zu unterstützen. Sie haben sich jeweils vor Beginn des Transportes von seiner Ordnungsmäßigkeit zu überzeugen.

(7) Die Laderäume für die Sprengmittel müssen allseitig fest und zugdicht abgeschlossen sein. Sie dürfen sich nicht unter oder über Maschinen- oder Kesselräumen befinden. Zwischen den Maschinen- oder Kesselräumen und den Laderäumen muß ein Zwischenraum von mindestens 3 m vorhanden sein. Die Laderäume und die deren anschließenden Räume dürfen während des Transportes nicht geheizt werden. In den Laderäumen dürfen sich keine unter Druck stehenden Leitungen befinden. Die Temperatur in den Laderäumen darf nie 40 Grad Celsius nicht überschreiten. Bei offenen Booten müssen die Sprengmittel mit einer schwerentflammbaren, dichtschließenden und belastbaren Plane abgedeckt sein.

(8) Das Rauchen und jeder Umgang mit offenem Feuer oder Licht in Sprengmittelladeräumen und verdächtigen zur Belüftung dieser Laderäume dürfen nur elektrische Lampen mit Ölbrenner verwendet werden. Die gesamte Beleuchtungsanlage muß den geltenden Vorschriften für die Errichtung elektrischer Anlagen in explosionsgefährdeten Räumen entsprechen und gegen mechanische Beschädigungen gesichert sein. Sie ist durch mindestens einmal auf ihre Sicherheit von der zuständigen Arbeitschutzinspektion — Technische Überwachung — oder einem von ihr beauftragten Sachverständigen zu überprüfen. Es ist darüber eine Bescheinigung auszustellen, die bis zur nächsten Überprüfung aufzubewahren ist. Schalter und Sicherungen für festverlegte Beleuchtungsanlagen müssen sich außerhalb der Laderäume befinden. Als transportable Lichtquellen dürfen nur explosionsgeschützte elektrische Lampen mit eigener Stromquelle verwendet werden. Die Lampen sind vor dem Betreten der Laderäume einzuschalten. Die Verwendung von sogenannten Steckernadelgeräten in den Laderäumen ist nicht statthaft. Auf Wasserfahrzeugen mit Sprengmittelladungen darf Feuer nur unter Aufsicht in sicheren Feuerstellen außerhalb der Laderäume und der daran anschließenden Räume unterhalten werden.

(9) In Sprengmittelladeräumen und in den daran anschließenden Räumen sowie über oder unter diesen Räumen dürfen sprengkräftige Zündmittel nicht verladen werden. Ausgenommen hiervon sind Verladungen nach § 6 Absätze 4 und 5.

(10) Leicht- oder selbstentzündliche Stoffe, außer Kohle, Koks oder Treibstoffe für den Schiffsantrieb, dürfen beim Transport von Sprengmitteln nicht an Bord des Wasserfahrzeuges mitgeführt werden.

(11) Transporte von Sprengmitteln auf Wasserfahrzeugen, die Schleusen oder zu öffnende Brücken passieren müssen, sind den Schleusen- oder Brückenwärtern vorher anzumelden. Die Schleusen- oder Brückenwärter haben dafür zu sorgen, daß diese Fahrzeuge schnell und gefahrlos durchgeschleust und andere [illegible]

(12) Ist es auf Grund [illegible] daß [illegible] mit Sprengmitteln [illegible] zu legen oder vor Anker [illegible] so ist die [illegible]

(3) Von Orten, an denen die Beladung oder Entladung gefährlich sind und während

III.

Besondere Bestimmungen für den Transport von Sprengmitteln im Wasserverkehr

§ 14

Zulassung von Wasserfahrzeugen zum Transport von Sprengmitteln

(1) Wasserfahrzeuge aller Art, die regelmäßig zum Transport von Sprengmitteln benutzt werden, sind bei dem für den Eingangshafen des Fahrzeuges zuständigen Volkspolizeikreisamt zum Zwecke der Überprüfung und der Zulassung für den Sprengmitteltransport anzumelden. Drei Wochen nach Inkrafttreten dieser Verordnung darf kein Wasserfahrzeug ohne diese Zulassung Sprengmittel transportieren.

(2) Die Zulassung eines Wasserfahrzeuges zum Transport von Sprengmitteln ist von dem zuständigen Volkspolizeikreisamt zu bestätigen. Die Zulassung ist auf Widerruf und nur für die Dauer von höchstens einem Jahr zu erteilen. Vor Ablauf dieser Frist ist das Wasserfahrzeug von dem Eigentümer oder dem Besitzer unaufgefordert zur erneuten Überprüfung und Zulassung bei dem zuständigen Volkspolizeikreisamt anzumelden. Die Zulassungsbescheinigung ist beim Transport von Sprengmitteln ständig mitzuführen.

(3) Wasserfahrzeuge, die nicht regelmäßig zum Transport von Sprengmitteln benutzt werden, sind bei der Beauftragung der Transporterlaubnis dem zuständigen Volkspolizeikreisamt zur Überprüfung und Zulassung anzumelden. Das Volkspolizeikreisamt hat die Zulassung des Fahrzeuges zum Transport von Sprengmitteln auf dem Transporterlaubnisschein zu vermerken.

(4) Zur Überprüfung der Wasserfahrzeuge kann das Volkspolizeikreisamt die zuständigen Arbeitsschutzinspektoren und andere Sachverständige als Berater hinzuziehen.

(5) Die Zulassung kann versagt oder mit Auflagen verbunden werden, wenn die Überprüfung eine Nichteignung oder Mängel an der Beschaffenheit des Wasserfahrzeuges ergibt, die keine Zulassung zulassen, wenn sonstige wichtige Gründe bekannt werden.

(6) Die Benutzung von Wasserfahrzeugen zum Transport von Sprengmitteln ohne die vorherige Zulassung nach den Absätzen 2 oder 3 ist nicht statthaft. An Transportführer, die diese Zulassung nicht nachweisen können, ist die Herausgabe von Sprengmitteln zum Transport verboten.

§ 15

Transport von Sprengmitteln mit Wasserfahrzeugen

(1) § 6 Abs. 1 gilt für den Transport von Sprengmitteln mit Wasserfahrzeugen [illegible] Wasserfahrzeuge [illegible] in der Schiffahrt, und in dieser [illegible] Schleusen, Wehren und Staubecken. Das Befahren der Wasserfahrwege mit Sprengmitteln und das Befahren sind nur an den vom zuständigen Volkspolizeikreisamt festgesetzten Stellen statthaft. Diese Stellen müssen [illegible] von den bewohnten Gebäuden und anderen besonders zu schützenden Objekten entfernt befinden.

(2) Die Sprengmittel dürfen erst mit Beginn der Verladearbeiten zum Verladeort gebracht werden. Nach der Entladung sind die Sprengmittel unverzüglich in das Sprengmittellager oder zu den Verwendungsorten zu transportieren.

§ 5

(7) Transportfahrzeuge, die beladen oder entladen werden sollen, müssen der Reihe nach einzeln an den Ladeplatz herangefahren werden. Nach der erfolgten Be- oder Entladung müssen die Fahrzeuge zum Parken mindestens 100 m von dem Ladeplatz weggeführt werden. Wartende Fahrzeuge sind in einer Entfernung von mindestens 100 m vom Ladeplatz abzustellen.

(8) Die Sprengmittel sind nach Beendigung des Transportes [illegible] des Transportführers [illegible] die Sprengmittel dem Lagerverwalter ordnungsgemäß [illegible] Sprengmittellager einzuliefern. Die an einem Verwendungsort [illegible] Sprengmittel dürfen [illegible] Die Aufsicht hat eine Person, die [illegible] scheinen ist oder eine andere von [illegible] zuverlässige Person auszuüben.

§ 7

Verbot des Transportes und der Beförderung von Sprengmitteln

(1) Zum Transport von Sprengmitteln dürfen nicht benutzt werden:

a) Einspurfahrzeuge mit oder ohne Anhänger, außer Krafträdern mit Seitenwagen;
b) Generatorfahrzeuge;
c) Kraftfahrzeuge mit Glühkopfmotoren;
d) Kraftfahrzeuge mit Zweitmotor;
e) Flüssiggasfahrzeuge;
f) öffentliche Verkehrsmittel.

(2) Die Beförderung von Sprengmitteln im Postverkehr ist verboten.

III.

Besondere Bestimmungen über den Transport von Sprengmitteln im Landverkehr

§ 8

Zulassung von Fahrzeugen zum Transport von Sprengmitteln

(1) Fahrzeuge aller Art, die [illegible] zum Transport von Sprengmitteln benutzt werden, sind vor der [illegible] zum Zwecke der Überprüfung und der Zulassung für den Sprengmitteltransport [illegible] nach Inkrafttreten [illegible] kein Fahrzeug ohne diese Zulassung Sprengmittel transportieren.

(2) Die Zulassung eines Fahrzeuges zum Transport von Sprengmitteln ist [illegible] zuständigen Volkspolizeikreisamt zu bestätigen. [illegible] Die Zulassung ist auf Widerruf und nur für die Dauer von höchstens einem Jahr zu erteilen. Vor Ablauf dieser Frist ist das Fahrzeug von dem Eigentümer oder dem Besitzer unaufgefordert zur erneuten Überprüfung und Zulassung bei dem zuständigen Volkspolizeikreisamt anzumelden. Die Zulassungsbescheinigung ist beim Transport von Sprengmitteln ständig mitzuführen.

(3) Fahrzeuge, die nicht regelmäßig zum Transport von Sprengmitteln benutzt werden, sind bei der Beauftragung der Transporterlaubnis dem zuständigen Volkspolizeikreisamt zur Überprüfung und Zulassung anzumelden. Das Volkspolizeikreisamt hat die Zulassung des Fahrzeuges zum Transport von Sprengmitteln auf dem Transporterlaubnisschein zu vermerken.

(4) Zur Überprüfung der Fahrzeuge können das Volkspolizeikreisamt die zuständigen Arbeitsschutzinspektoren und andere Sachverständige als Berater hinzuziehen.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/08/20 : CIA-RDP81-01043R000700020003-5

DEUTSCHE REICHSBAHN

Dienstvorschrift

zur Verhütung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee

(DV Schnee)

Neu bearbeitete Auflage 1944

Sanitized Copy Approved for Release 2010/08/20 : CIA-RDP81-01043R000700020003-5

Geschäftsführung: Reichsbahndirektion Cottbus
Bezirks-Zentrale Drucksachen-Leitstelle Dresden

Verteilungsplan

Ministerium für Verkehrswesen
Reichsbahndirektionen
Technisches Zentralamt
Reichsbahnausbesserungswerke
Signal- und Fernmeldewerkstätten
Signal- und Fernmeldemeistereien
Bahnhöfe
Selbständige Verkehrsdienststellen
Bahnmeistereien, Hochbaumeistereien
Bahnstromwerke, Fahrleitungsmeistereien, Starkstrommeistereien
Bahnbetriebswagenwerke, Wagenausbesserungsstellen, Wagenmeistereien

Kenntnisgabe auf dem Dienstwege:

der Fahrdienstleiter
der Bahnhofsvorsteher
der Werkstattleiter und Betriebsleiter
die Beauftragten des Bau-, Bahnunterhaltungs-, Sicherungs-, Fernmelde- und Wagenausbesserungs- und Abnahmedienstes
der Bezirksleiter des Lokomotiv- und Triebwagendienstes sowie in den Aufsichtsbezirken der Zugbegleitpersonale

Eingeführt durch Verfügung des Ministeriums für Verkehrswesen
Nr. B/W 10/Mi/56 vom 13.7.1956

Verzeichnis der Fristen

[illegible] der Vorlage	zu liefern von	zu liefern an	am
[illegible] des letzten Winters und [illegible] und Änderungsanträgen zum DV Schnee	B+V-Dienststellen	Rbß	1. 4.
[illegible] eigene Stellungnahme [illegible] Vorschläge nach Zusammenfassung [illegible] zum DV Schnee (soweit Schneeverdrängung [illegible] sind, bei)	selbstwirtschaftende Dienststellen	Fachverw. der Rbd	1. 4.
	Fachverw. der Rbd	Rbd Verw B+V	15. 4.
	Rbß	Verw B+V	15. 4.
[illegible] der letzten Winters und [illegible] und Änderungsanträgen zum DV Schnee	Rbd Verw. B+V	MfV —B+V II—	15. 5.
[illegible] vorliegenden Berichte [illegible]	—Verw. B+V	Geschäftsführende Rbd	15. 5.
[illegible] Bericht über die [illegible] der letzten Winters und [illegible] und Forderungen [illegible] Schnee mit Stellungnahme der Vorschläge der [illegible]	Geschäftsführende Rbd —Verw. B+V	MfV —B+V II—	1. 6.
[illegible] aus den BAW	Verw. M Verw. W	Hv. M Hv. W	1. 7. 1. 7.
[illegible] rechtzeitige und [illegible] der Mittel [illegible] des Betriebs [illegible] und Schnee	Rbd Verw B+V Rbd Hv. Verw.	Rbß selbstwirtschaftende Dienststellen	1. 7. 1. 7.
	Rbß	B+V-Dienststellen	10. 7.
[illegible] Schnee	Rbß	Rbd Verw. A	15. 9.

Zu Abschnitt	Art der Vorlage	zu liefern von	zu liefern an	am
Noch A	b) Einsatzpläne aufstellen und zur Nachprüfung vorlegen	Bm und Bf	Rba	1. 9.
A	c) Bericht, daß alle in der DV Schnee gegebenen Weisungen und sonstige Anordnungen durchgeführt sind bzw. welche Mängel nicht beseitigt und welche Stoffe und Geräte nicht beschafft werden konnten (Gründe)	B+V-Dienststellen Selbstwirtschaftende Dienststellen	Rba Fachverw d. Rbd (Abschrift an zust. Hv)	1. 9.
A	Prüfung der von den Dienststellen vorgelegten Zusammenstellung der Schneeräumkräfte. Fertigung einer Gesamtzusammenstellung (doppelt) für Rbd — Verw. B+V —	Rbd — Verw. A —	Rbd -Verw B+V-	15. 9.
A	Zusammenfassung der Ergebnisse der Berichte der Dienststellen zu einem Gesamtbericht an die Rbd	Rba und Fachverw d. Rbd Raw	Rbd -Verw B+V- (Abschrift an zust. Hv) MfV, Hv Raw	1. 10
A	Bericht an das MfV, daß die Maßnahmen zur Winterfestmachung durchgeführt wurden.	Rbd -Verw. B+V-Hv Raw	MfV — B+V—II MfV-B+V-II	15. 10. 15. 10.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1. Die Flüssigkeit des Eisenbahnbetriebes zur Durchführung der lebenswichtigen Transporte und des Berufsverkehrs muß auch bei ungünstiger Witterung im Winter voll aufrecht erhalten bleiben. Es ist daher notwendig, rechtzeitig die erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen zu treffen. Dabei ist an erster Stelle die besondere Fürsorge den Werktätigen zuzuwenden.
2. Für Eisenbahner, die im Freien oder an ungeschützten Stellen arbeiten, ist Regen- oder Winterschutzkleidung nach Maßgabe des Katalogs für Arbeitsschutzkleidung und -mittel bereitzustellen.
3. Es ist dafür zu sorgen, daß den Lokpersonalen, Rangierern, Schneeräumkräften, Zugbegleitpersonalen, Wagenmeistern, Ölern und allen ständig in offenen Hallen arbeitenden Ladepersonalen usw zu allen Tageszeiten wärmende Getränke, wie Tee oder Kaffee bzw warme Suppen, verabfolgt werden können.

   Von Dienststellen ohne Betriebsküche sind ggf mit Bahnhofswirtschaften usw Verträge zur Bereitstellung der warmen Getränke und Suppen abzuschließen. Andernfalls sind durch den Vorsteher bzw Dienstvorsteher Beschäftigte der Dienststellen zu bestimmen, die in dazu einzurichtenden behelfsmäßigen Räumen die Getränke herstellen.

   Auf größeren Bahnhöfen, auf denen das Zug- und Lokpersonal längeren Aufenthalt hat, sind ebenfalls Getränke bereitzuhalten und anzubieten.

   Die warmen Getränke und Suppen sind den Beschäftigten kostenlos zu verabfolgen. (Bestimmungen über Voraussetzungen zur Ausgabe siehe Anlage 3.)
4. Um den Beschäftigten und Hilfskräften während der Arbeitspausen einen angenehmen Aufenthalt zu ermöglichen, sind die Aufenthaltsräume ausreichend zu beheizen, in einen sauberen Zustand zu versetzen, mit genügend Sitzgelegenheiten und Tischen auszustatten. Die Fenster sind ordnungsgemäß zu verglasen.
5. Für ausreichende Waschgelegenheit (warmes Wasser) ist zu sorgen. Zum Trocknen der Sachen sind beheizbare Räume zur Verfügung zu stellen. In diesen Räumen müssen Kleiderbügel und Kleiderriegel zum Aufhängen der Sachen vorhanden sein. Zum Trocknen der Schuhe sind Roste anzufertigen und in den Trockenräumen aufzustellen. — Der Aufenthaltsraum darf nicht als Trockenraum benutzt werden.
6. Von besonderer Bedeutung sind die Sicherungsmaßnahmen bei Schneeräumungsarbeiten, weil der Schnee das Zuggeräusch dämpft und das Ausweichen erschwert.

   Grundsätzlich wird bestimmt, daß bei Schneeräumungsarbeiten Sicherungsposten aufzustellen sind. Das Einzelarbeiten ohne Sicherungsposten ist verboten. Hiervon darf nur abgewichen werden, wenn die Arbeiten in unmittelbarer Nähe eines Stellwerks von Betriebseisenbahnern oder Beschäftigten aus der Bahnunterhaltung ausgeführt werden. Der mit den Räumungsarbeiten Beschäftigte muß von Zug- und Rangierfahrten mit Sicherheit jederzeit hör- und sichtbar verständigt werden können. Der Fahrdienstleiter bzw Weichenwärter als Ortsaufsichtführender (ASA 351) hat in diesem Fall an den Weichenhebeln derjenigen Weichen, an denen

gearbeitet wird, Hilfssperren anzubringen. Bevor Zug- oder Rangierfahrten stattfinden, muß der mit Schneebeseitigung Beschäftigte das Gleis bzw die Weichen verlassen haben. Kleinwagenfahrten sind in diesem Zusammenhang den Zug- und Rangierfahrten gleichzusetzen.

Die Posten, auf denen von dieser Ausnahmebestimmung Gebrauch gemacht werden kann, werden von den Dienststellen unter Mitwirkung der Arbeitsschutzkommission bzw des Arbeitsschutzobmannes und der BGL ausgewählt und vorgeschlagen und abschließend vom Amt durch Bahnhofsbuchbestimmung festgelegt (Abschnitt 8).

7. Um Unfälle zu vermeiden, ist auf allen Dienststellen jeweils festzulegen, wo sich die zum Schneeeinsatz bestimmten Kräfte bei Dienstantritt und -ende melden müssen.

Die Ortsaufsichtführenden haben genau umgrenzte Aufträge zu erteilen und die entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Hierzu gehört: Das Festlegen der Wege und das An- und Abmelden bei Wechsel der Arbeitsstelle (Weiche, Gleis).

Es muß festgelegt sein, wer bei der Arbeit an der Weiche den Sicherungsdienst übernimmt und wer die Reinigung der Weiche durchführt.

Der Sicherungsposten darf auf keinen Fall mitarbeiten oder sich anderweitig beschäftigen.

Vor Aufnahme der Arbeit hat er selbst einen sicheren Standort außerhalb des Gleises einzunehmen.

8. Das Reinigen der ersten Verteilerweichen hinter Ablaufbergen ist während des Ablaufbetriebes grundsätzlich verboten.

Bei Arbeiten an anderen Verteilerweichen müssen stets Sicherungsposten gestellt werden. Nach Möglichkeit sind auch diese Weichen in den Ablaufpausen zu reinigen.

9. In der Zeit vom 1. 10. bis 31. 10. jedes Jahres ist in allen Dienststellen eine verstärkte Aufklärungsarbeit über die disziplinierte Einhaltung der Sicherungsmaßnahmen und der Arbeitsschutzanordnungen sowie über die Gefahren bei Arbeiten in Gleisanlagen durchzuführen.

Zu schulen sind alle Eisenbahner, insbesondere die Kräfte, die für die Beseitigung von Schnee und Eis planmäßig eingesetzt bzw in Notfällen herangezogen werden. Die vertraglich gebundenen Arbeitskräfte sind in gleicher Weise zu schulen.

Die Lokpersonale sind zu unterweisen, infolge des verstärkten Einsatzes der Schneeräumkräfte besondere Aufmerksamkeit beim Durchfahren der Bahnhöfe und besonders der Weichen walten zu lassen und die erforderlichen Achtungssignale zu geben.

Über alle durchgeführten Belehrungen sind Teilnehmerverzeichnisse zu führen.

A. VORBEREITENDE MASSNAHMEN

I. Reichsbahndirektionen

Organisatorische Maßnahmen aller Verwaltungen

1. Einhaltung der im „Verzeichnis der Fristen" festgelegten Termine für
   a) alljährliche Hinweise an die Rbä und selbstwirtschaftenden Dienststellen auf rechtzeitige Vorbereitung der Maßnahmen zur Verhütung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee,
   b) alljährliche Hinweise an alle beteiligten Stellen zur Vorbereitung von Maßnahmen, um die Fürsorge für die Werktätigen zu gewährleisten,
   c) Berichte der B+V-Dienststellen an die Rbä und dieser sowie der selbstwirtschaftenden Dienststellen an die Fachverwaltungen der Rbd über die Durchführung der vorbereitenden Maßnahmen.
2. Durchführung der angeordneten Maßnahmen, auch Führung von Alarm- und Einsatzplänen, Übersichtskarten und Verzeichnissen durch örtliche Überwachung dieser Stellen sicherstellen.
3. In den Herbstmonaten stichprobenweise Überprüfung der bei den Rbä und selbstwirtschaftenden Dienststellen getroffenen organisatorischen Vorbereitungen.
4. Unterrichtserteilung über die DV Schnee vornehmen.
5. Überwachung der von den Rbä und selbstwirtschaftenden Dienststellen einzuleitenden Maßnahmen zur Ausgabe von Winterschutzkleidung und zur Einrichtung von Ausgabestellen für warmes Essen und Getränke für die Beschäftigten aller Dienstzweige, die den Witterungseinflüssen ständig ausgesetzt sind, sowie für die Einsatztrupps.

B + V

6. a) Wetterdienst für die Wintermonate einzurichten,
   b) Abgabe von Wettermeldungen an die DI.
7. Merkblätter für Entlastung der Vbf nachprüfen oder neu aufstellen.
8. Überprüfung der bmt- und baulichen Anlagen der Bf bis 15. 7. abschließen. Beseitigung der festgestellten Mängel überwachen.

B + V und M

9. Zweckmäßigkeit der Aufstellorte der Schneeräumer nach den Erfahrungen des letzten Winters nachprüfen.

M

10. Schneeräumer auf eigenen Rädern und ohne eigene (anschraubbare) für besonders gefährdete Strecken in ausreichender Zahl bereithalten, ebenso Schneeschleudern und Strecken mit Einschnitten.

Die Untersuchungen der Schneeräumfahrzeuge müssen von den Unterhaltungs-Baw bis 30. 8. abgeschlossen sein.

11. Kleine Drehscheiben für Schneeräumer auf eigenen Rädern auf Bahnhöfen vorsehen, die in der Nähe besonders gefährdeter Strecken liegen.

M W — 12. Überprüfung der bmt- und baulichen Anlagen der Bw und Bww bis zum 1. 7. jedes Jahres. Beseitigung der aufgezeigten Mängel überwachen.

13. Festlegung des Bedarfs und der Bereitstellung von Heizlok und Heizwagen zum Vorheizen der Züge (bei Ausfall der ortsfesten Vorheizanlage und verspätetem Lokrücklauf), sowie zum Beheizen der Kesselwagen mit dickflüssigen Ladegütern. Die Untersuchungen der Heizwagen müssen von den Unterhaltungs-Raw bis 15. 9. durchgeführt sein.

Die Umläufe der Gaswagen sind dem erhöhten Bedarf entsprechend, festzulegen.

M — 14. Auftauständе im Lokomotivschuppen einrichten.

15. Lokomotiven mit anschraubbaren Schneeräumern ausrüsten lassen.

M A — 16. Im September j. J. Schneepflugprobefahrten (Profilfahrten) durchführen, um etwa vorhandene Hindernisse (Schienenfestpunkte, Überfahrten, Schienenstromschließer usw.) festzustellen.

Kennzeichen für Schneepflüge aufstellen an Gleisabschnitten, an denen die Pflugschare nicht gesenkt werden dürfen.

A — 17. Vorbereitende Maßnahmen zur Bereitstellung von Hilfskräften mit den Räten der Bezirke, Bauunion, Raw, Einheiten der Volkspolizei und Nationalen Volksarmee sowie der Massenorganisationen bis 1. 7. durchführen.

M u W — Verw. MuW ermitteln Bedarf an Hilfskräften aus den Raw (Heizer, Kranbediener, Hilfswagenmeister, Schweißer usw.), die bei außerordentlicher Notlage im Winter bei den Bw, Bww oder Wagenmeistereien zusätzlich eingesetzt werden sollen und melden sie bis 1. 7. der zuständigen Hv, getrennt nach Heimat-Raw und vorgesehenen Einsatzstellen. Zuständige Hv erwirkt bei der Hv Raw Freigabe-Bestätigung. Nach Eingang der Freigabe-Bestätigung durch die Hv Raw sind die vorgesehenen Kräfte von den Verw. M und W mit den jeweiligen Raw bis 1. 8. vertraglich zu binden und bis 1. 10. bei den Einsatzstellen (soweit noch erforderlich) auszubilden.

A — 18. Arbeitskräfte der Bauzüge für Schwerpunktbahnhöfe usw sicherstellen sowie im Reinigen der Weichen und der Anwendung der Auftaugeräte und -mittel einüben.

19. Die Hochbaukontrolleure haben laufend Dächer, Fenster, Leitungen, Heizungsanlagen, Rauchabzüge usw zu überprüfen und für fristgemäße Beseitigung der festgestellten Schäden zu sorgen.

S u F — 20. Besondere Anweisungen über die Beseitigung von Schnee an Sicherungs- und Fernmeldeanlagen und über den Einsatz von Bautrupps oder -zügen nach den Erfahrungen des letzten Winters nachprüfen oder ergänzen.

21. Einsatz von Fernmelde-Bauzügen mit anderen Rbd sicherstellen.

22. Personal- und Baustoffhilfe für Instandsetzen zerstörter Fernmeldefreileitungen mit der Deutschen Post vereinbaren.

23. Ersatzsignale für Bahnhöfe schaffen, vor deren Einfahrsignalen Züge erfahrungsgemäß wegen Signalstörungen häufig halten müssen.

W u B + V — 24. Zub im Reisedienst, Vertreter und Nachschubkräfte aus dem Güterzugdienst sowie Beschäftigte der Abt. und Gruppen R sind durch entsprechenden Unterricht in der Bedienung der Heizungs-, Beleuchtungs- und Wasserversorgungsanlagen der Reisezugwagen voll vertraut zu machen.

Abt. Pl u. Inv. — 25. Sämtliche Entwurfsunterlagen und Beauflagungen, die Bauvorhaben für die Winterfestmachung beinhalten, sind bevorzugt zu bearbeiten. Die Planung der betr. Vorhaben ist so vorzunehmen, daß die Fertigstellung bzw. Nutzung jeweils zum Fahrplanwechsel im Herbst gegeben ist.

Statistik — 26. Über den Stand der Urlaubsabwicklung ist dem Präsidenten nach Ablauf des ersten Halbjahres zu berichten.

II. Reichsbahnausbesserungswerke

1. Die Winterfestmachung ist bis zum 1. 7. j. J. zu überprüfen, festgestellte Mängel sind bis zum 30. 9. j. J. abzustellen und der Hv Raw hierüber zu berichten.
2. Bauvorhaben, welche die Winterfestmachung zum Inhalt haben, bevorzugt bearbeiten und Termine überwachen.
3. Bis zum 1. 8. j. J. bestätigt die Hv Raw den Hv M u. W die Freigabe der für die Bw und Bww vorgesehenen Hilfskräfte zur Ausbildung als Heizer, Kranbediener und Hilfswagenmeister, Schweißer usw., um sie bei entsprechenden Notfällen im Betrieb einzusetzen. Diese Kräfte sind zwischen den Raw und den zuständigen Rbd vertraglich zu binden. Ausbildung muß bis 1. 10. abgeschlossen sein. (Tauglichkeitsgruppe beachten)
4. Ausreichender Vorrat an Tausch- und Ersatzstücken für Betriebs-Lok und arbeitenden Wagenpark sind so einzuplanen, daß sie bis zum 1. 10. ausgeliefert werden können.
5. Einsatz von Schneeräumkräften im Werk, die ein reibungsloses Bewegen der Fahrzeuge garantieren. Hierbei sind besonders die Weichen zu beachten.
6. Groben Sand zum Streuen der Wege vorhalten.
7. Ausreichenden Vorrat an Schaufeln, Besen und sonstigen Geräten sicherstellen.
8. Heizungsanlagen, auch Einzelöfen sowie Rauchabzüge usw. überprüfen und Mängel beseitigen.

9. Beschäftigte, die ständig den Witterungseinflüssen ausgesetzt sind, mit Winterschutzkleidung versorgen.
10. Trockenräume und Aufenthaltsräume vorbereiten.
11. Bei allen Wagen mit Gleitachslagern ist die Achslagerölung in der Zeit vom 1. 9. bis 28. 2. mit Winteröl vorzunehmen. Die Langträger sind entsprechend zu kennzeichnen.
12. Im Ausbesserungsplan der Raw muß festgelegt sein, daß alle Schneeräumfahrzeuge, Heiz- und Gaswagen bis 30. 8. dem Betrieb übergeben sein müssen.
13. Sämtliche, dem Frost ausgesetzten Wasserrohre und Entnahmestellen mit Kälteschutzumhüllungen versehen bzw. Leitungen entwässern.
14. Kokskörbe und Geräte zum Auftauen bereithalten.
15. Hydranten (Ober- und Unterflur) sowie sämtliche Wasserentnahmestellen des Brandschutzes vor Eis und Schnee schützen.
16. Die DV Schnee sowie die werkseitigen Maßnahmen zu dieser Dv sind jedem Betriebsangehörigen im Rahmen einer Unterweisung bekanntzugeben.
17. Raw Dresden und Brandenburg-West.
Von den bmt-Dienststellen nach Beendigung der Heizperiode eingesandte Heizkupplungen während der Sommermonate einwandfrei aufarbeiten und bis 30. 8. restlos ausliefern. Während der Heizperiode anfallende Heizkupplungen kurzfristig aufarbeiten und zurücksenden.

III. Betriebs- und Verkehrsdienst

a) Reichsbahnämter

1. Einhaltung der im „Verzeichnis der Fristen" festgelegten Termine für alljährliche Hinweise an die Dienststellen, vgl auch unter A, I. 1.
2. Ersatzkräfte für Rangier- und Zugbegleitdienst ausbilden lassen.
3. Auswahl und Einteilung der für den Einsatz im Rangierdienst und Zugbegleitdienst ausnahmsweise in Frage kommenden A- und B-Dienstanwärter sowie Verwaltungsbrigaden.
4. Örtliche Einweisung dieser Kräfte im Rangierdienst auf den Einsatzbahnhöfen bzw. Erwerb der Streckenkenntnis anordnen.
5. Rechtzeitige Unterrichtung der Dienststellen über Einschränkungen im Reisezugverkehr.
6. Unterbringung und Verpflegung für die Beschäftigten, die den Witterungseinflüssen ständig ausgesetzt sind sowie für Einsatztrupps.
7. Streupflicht der B+V-Dienststellen regeln.
8. Eisenbahner-Selbsthilfe organisieren.
9. Vorbereitungen der Dienststellen stichprobenweise örtlich nachprüfen.
10. Weitergabe der Wettermeldungen an die Bahnhöfe.
11. Bedarfspläne für Schneeräumer und Lokleerfahrten zur Freihaltung der gefährdeten Strecken in Zugpausen aufstellen.
12. Erhöhung der Ablaufberge und Instandsetzung der Ablaufanlagen der Rangierbahnhöfe veranlassen.

13. Ausreichenden Vorrat an Schneeschaufeln und sonstigem Arbeitsgerät sowie Auftaumitteln sicherstellen.
14. Einrichtung elektrischer Weichenbeheizung beantragen.
15. Einrichtung von Fernsprechern oder Weckerschleifen in den Wohnungen der Schneeräumkräfte nach Möglichkeit schaffen.

b) Bahnhöfe und selbständige Verkehrsdienststellen

1. Ausreichend Winterschutzkleidung für eigene und Hilfskräfte bereithalten.
2. Aufenthaltsräume herrichten, Trockenräume vorbereiten.
3. Ausgabe von warmen Getränken und Suppen zu jeder Tageszeit sicherstellen.
4. Mitwirkung beim Aufstellen des Einsatzplanes Schnee und der Verzeichnisse der Rb-Beschäftigten für Schneeräumungsarbeiten durch die Bm. Eingang des Einsatzplanes Schnee überwachen. Durchschriften der Verzeichnisse auf den betreffenden Dienstposten aushängen.
5. Einsatzplan Schnee und Verzeichnisse der Rb-Beschäftigten für Schneeräumungsarbeiten auf dem Laufenden halten.
6. Ersatzkräfte für den Zugbegleitdienst sicherstellen.
Vorgesehene Kräfte bis 1. 8. ausbilden. Bei Ersatz ist auf vertraglich zu bindende Hilfskräfte zurückzugreifen.
Die in A I 24 vorgesehene Schulung der Zub im Reisezugdienst durch die Wagenmeistereien ist örtlich mit der zuständigen Wagenmeisterei bis 1. 7. zu vereinbaren und an den angesetzten Tagen mit der vereinbarten Zahl von Zugbegleitern durchzuführen. Die Schulungen müssen bis 30. 8. überwiegend und bis 30. 9. vollständig durchgeführt sein.
7. Groben Sand zum Bestreuen der freiliegenden Bahnsteige, Zufahrwege, der Rangierwege und der bewachten Wegübergänge vorhalten und möglichst in überdachten Räumen oder besonderen Behältern lagern.
8. Handlampen, Plassavabesen, Stahldrahtbesen, Schaufeln, Kratz- und Stoßeisen, Brechstangen, Streusalz, kältebeständiges Öl, Staufett usw. ausreichenden Bestand an Hemdschuhen und Anwärmvorrichtungen vorhalten, rechtzeitig ausgeben und so aufbewahren, daß alles jederzeit griffbereit ist.
9. Stellwerke mit Sprechtrichtern ausrüsten.
10. Beleuchtung der Anlagen und Arbeitsplätze überprüfen. Bestehende Mängel sind bis 1. 10. zu beseitigen.
11. Rechtzeitig Wagenraum zur Abbeförderung von Asche usw. anfordern.
12. Freiliegende Wasserrohre und Wasserentnahmestellen schützen.
13. Kältebeständiges Fett für an frostgefährdeten Stellen einsetzende Karren vorhalten.
14. Strikte Einhaltung der Entseuchungsvorschrift § 4.1 (Zusammenhalten der Streustoffe und des Dungs nach der Wagenseite).
15. Weichenheizöfen in genügender Anzahl vorhalten.
16. Brennstoffe zur Beheizung von Weichenheizöfen, Wasserkränen, Wasserkrähnen und Pumpstellen vorhalten.

17. Auf unbesetzten Haltepunkten Verträge mit Dritten (Anwohnern, Rentnern) über Schneeräumung und Streuen abschließen.
18. Verträge mit Anschließern bezüglich Schneeräumung überprüfen.
19. Ausreichende Versorgung mit Grippeschutztabletten u. ä. sicherstellen.
20. Bedarf an zusätzlichen Schneeräumkräften ermitteln und bei der zuständigen Bm anmelden. Anmeldungen bis 1. 6. j. J. abgeben. Verträge bis 1. 7. j. J. abschließen.

IV. Bahnanlagen

a) Allgemeines

1. Betriebswichtige Bauvorhaben vor Eintritt von Frost und Schnee fertigstellen.
2. Wasserabflußanlagen für Gleise, Weichenkanäle, Sicherungsanlagen, Gleiswaagen und sonstige Anlagen nachprüfen, reinigen und, wenn nötig, neu herstellen.
3. An gefährdeten Stellen der freien Strecke alle in Gleisnähe lagernden Stoffe wie Asche- und Schotterhaufen, Masten und dergl. entfernen, damit Schneeräumer und Schneeschleudern ungehindert arbeiten können und nicht beschädigt werden, sowie Schneeanhäufungen (Schneewehen) vermieden werden.
4. Geräte und Stoffe, auch sturmsichere Laternen für Gleis- und Weichenreinigungsarbeiten, sowie Gefrierschutzmittel für Kühlwasser der Verbrennungsmotoren vorhalten und rechtzeitig ausgeben.
5. Groben Sand zum Bestreuen der unbewachten Wegübergänge usw vorhalten.
6. Gas- und Wasserleitungen und -messer gegen Frost schützen.

b) Bahnmeistereien und Hochbaumeistereien

1. Arbeitskräfte für Schneewachen sicherstellen;
   hier:
   a) Bereitschaftsdienst regeln und Einsatzpläne nach den 3 Einsatzstufen (siehe Anlage 2) gemeinsam mit den Dienstvorstehern der Bahnhöfe aufstellen.
   b) Anweisung geben, wo und wann sich bei Schneetreiben die für Schneewachen vorgesehenen eigenen Kräfte von selbst einzufinden haben.
   Über diese Kräfte Verzeichnisse unter Mitwirkung der Bfe aufstellen, die Namen, Wohnung und Anruf nach Möglichkeit enthalten.
   Abschriften den beteiligten Bahnhöfen austellen. Hausschlüssel hinterlegen oder für die Wohnungen elektrische Klingeln an Haustüren anbringen, ggf Schneeräumkräfte zum Mitbringen von Schneeschuhen veranlassen oder mit solchen ausrüsten.
   c) Gegenseitige Aushilfe der Dienststellenvorsteher und Stellung der Hilfskräfte mit benachbarten Dienststellen verabreden.
   d) Stellung von Arbeitskräften mit den in A I (17) . . . genannten Stellen im einzelnen regeln. Anruf festlegen.

   e) Ausreichende Anzahl Rottenkräfte (Bua) als Sicherungsposten und Aufsichtskräfte für verstärkten Einsatz betriebsfremder Kräfte bestimmen, ausbilden und verpflichten sowie in den Einsatzplänen benennen.
   f) Schutzkleidung für Räumungskräfte vorhalten. Schneeräumkräfte mit Wintermänteln und Filzstiefeln ausrüsten und Arbeitsgerät vorhalten.
2. Für Gangbarhaltung der Weichen bestimmte Kräfte vorsehen. Sie sind genau zu unterweisen, daß an den Weichen freizuhalten sind:
   Gleitflächen und Anschläge des Spitzenverschlusses, Raum zwischen Zunge und Backenschiene, besonders die Anlageflächen der Stützknacken und der Raum unter ihnen.
3. Zusammenstellung der für Schneeräumungsarbeiten vorgesehenen Kräfte und Geräte alljährlich berichtigen bzw neu aufstellen und vorlegen.
4. Übersichtskarten und Verzeichnisse anlegen, in denen Jahr für Jahr die durch Frost und Schnee gefährdeten Stellen (ggf sind Skizzen über Schutzanlagen und Schneeverwehungen beizufügen) sowie die Witterungserscheinungen, die zu Störungen geführt haben, wie Windrichtung, Schneeart, Schneehöhe, Kältegrad, Frosttiefe, Frostauswirkungen (Frostbeulen) aufgezeichnet und die Art der Störungsbehebungen (Krafteeinsatz) festgehalten werden.
5. Tragbare Fernsprecher einschl. Anschalteinrichtungen für Freileitungen oder Kabel und Schutzhaltesignale auf der freien Strecke für Rottenführer, Wachen und für Arbeitszüge zum Schneeräumen vorhalten und rechtzeitig ausgeben.
6. Dichtigkeit der Fenster und Türen in Stellwerksräumen prüfen.
7. Wegübergänge gründlich entwässern, Befestigung und Höhe der Bohlenbeläge prüfen.
8. Schneeschutzanlagen rechtzeitig instandsetzen, Hecken pflegen, ergänzen und wenn nötig erweitern. Standort der Schneezäune prüfen. Bewegliche Zäune wirksam (Abstand, Richtung) und sturmsicher aufstellen.
   Hierbei alljährliche Erfahrungen nach den Übersichtskarten und Verzeichnissen auswerten.
9. Kleine handliche Schneepflüge aus Holz zum Herrichten für Fußwege vorhalten.
10. Instandhalten und Reinigen von Gleisbrücken, ortsgebundenen Leitungskanälen und deren Abdeckungen.

V. Signal- und Fernmeldewesen

a) Signal- und Fernmeldewerkstätten

1. Unterbringung und Verpflegung von Hilfskräften vorbereiten.
2. Beschäftigte mit Winterschutzkleidung versorgen.
3. Ersatzstoffe zur Instandsetzung zerstörter Fernmeldeleitungen sowie tragbare Fernsprecher und Kabel (besonders FF-Kabel) mit Zubehör beim Sfw oder bei einer Fm bzw Sfm im gefährdeten Bezirk vorrätig und versandbereit halten.

4. Ausreichenden Vorrat an Arbeitsgeräten sicherstellen.
5. Frostbeständiges Öl und Starrfett sicherstellen.
6. Signal- und Fernmeldebauzüge bzw Bautrupps einsatzbereit halten.
7. Bereitschaftspläne für Sondereinsätze aufstellen.
8. Maßnahmen für die Beheizung der Basa- und Nullpunkträume treffen; bei elektrischer Raumbeheizung Genehmigung des Energiebeauftragten einholen.
9. Betriebswichtige Bauvorhaben vor Eintritt von Frost und Schnee fertigstellen.

b) Signal- und Fernmeldemeistereien

(Sfm, Sm oder Fm)

1. Gegenseitige Aushilfe der Dienstvorsteher und Stellung von Hilfskräften mit benachbarten Dienststellen festlegen.
2. Beschäftigte und Hilfskräfte mit Winterschutzkleidung versorgen.
3. Ausreichenden Vorrat an Ersatzstoffen entsprechend den örtlichen Verhältnissen nach Maßgabe des Sfw, Arbeitsgeräte sowie frostbeständiges Öl und Starrfett bereithalten.
4. Unterbringung und Verpflegung von Hilfskräften sicherstellen.
5. Tragbare Fernsprecher einschl. Anschaltvorrichtung für Freileitung oder Kabel für Sondereinsätze bereithalten.
6. Durchführung der Unterhaltungsarbeiten an sämtlichen Außenanlagen bis 25. 9. jedes Jahres. Insbesondere:
   a) für leichtgängige Signal- und Weichenleitungen sorgen,
   b) Außenanlageteile wasserfrei halten,
   c) Antriebe gut reinigen,
   d) unterirdische Drahtzugleitungen gut unterhalten und abdecken,
   e) wo es erforderlich ist, Eingänge der Leitungskanäle mit Tannen- oder Fichtenzweigen abdecken,
   f) sämtliche Antriebe, Führungs-, Ablenkungs- und Druckrollen ordnungsmäßig abdecken,
   g) schadhafte Drahtzugleitungen und Freileitungen auswechseln,
   h) Sicherungen für Kraftstellwerksanlagen und Handkurbeln für elektrische Weichenantriebe sowie Sturmlaternen — möglichst elektrische — frostsicher in ausreichendem Maße vorhalten,
   i) Standsicherheit der Fernmeldegestänge prüfen, erforderlichenfalls Gestänge auswechseln, verankern und verstreben,
   j) für wetterfesten Zustand der im Freien aufgestellten Schutzkästen für Fernsprecher und sonstige Fernmeldeanlagen sorgen,
   k) eine der vorgeschriebenen Überprüfungen der Steckdosen in den Fernsprechbuden und der tragbaren Fernsprecher kurz vor Eintritt des Winters durchführen,

   l) für genügenden Abstand zwischen Freileitungen und Bäumen unter Berücksichtigung der Schneelast durch Ausästen sorgen. Veranlassen, daß unsicher stehende Bäume, die beim Sturz Freileitungen zerstören könnten, beseitigt werden,
   m) Heizanlagen in Basa- und Nullpunkträumen einsatzbereit halten,
   n) Auftaugeräte nachprüfen.
7. Betriebswichtige Bauvorhaben vor Eintritt von Frost und Schnee fertigstellen.
8. Wasserabflußanlagen für Sicherungsanlagen nachprüfen, reinigen und, wenn nötig, neu herstellen.
9. An gefährdeten Stellen alle in Gleisnähe lagernden Stoffe wie Antriebe, Riegel, Masten und dergleichen entfernen, damit Schneeräumer und Schneeschleudern ungehindert arbeiten können und nicht beschädigt werden.

VI. Bahnbetriebswerke, -wagenwerke, Starkstrommeistereien, Wagenmeistereien

a) Organisatorische Maßnahmen

1. Hilfskräfte (Lokheizer, Heizkesselwärter, Kranführer, Hilfswagenmeister, Handwerker usw), die bis 10. 8. vertraglich durch die Verw MuW mit den betreffenden RAW zu binden sind, bis 1. 10. ausbilden.
2. Lokpersonale im Rahmen der planmäßigen Dienstunterrichte nach DV 446, 926, Brevo II und § 25 Anl 4 der DV 947 theoretisch und praktisch bis 1. 9. unterweisen sowie die sachgemäße Bedienung von Schneeräumern und Schneeschleudern sicherstellen. (Anl. 5 „Merkblatt für die Behandlung der Schneeräumer" beachten.)
3. Beschäftigte aller Dienstzweige, die den Witterungseinflüssen ständig ausgesetzt sind, sowie Einsatztrupps sind mit Winterschutzkleidung zu versorgen.
   Unterbringung und Verpflegung für die Beschäftigten aller Dienstzweige, die den Witterungseinflüssen ständig ausgesetzt sind sowie für Einsatztrupps ist sicherzustellen.
4. Trockenräume vorbereiten, Aufenthaltsräume herrichten.
5. Auftaustände für Lokomotiven und Triebfahrzeuge einrichten und bis 1. 9. auf ihren betriebsfähigen Zustand prüfen.
6. Heizbare Räume und Einrichtungen zum Auftauen eingefrorener Hebhupplangen vorsehen.
7. Die Beschaffung von Winterschmieröl ist für Lok- und Triebfahrzeuge bis 1. 10., für Wagen bis 1. 9. durchzuführen.
8. Beleuchtung der Anlagen und Arbeitsplätze ist zu überprüfen. Bestehende Mängel sind bis 1. 10. zu beseitigen.

b) Fahrzeuge

Lokomotiven

9. Lokomotiven rechtzeitig mit den vorgeschriebenen Heizkupplungen ausrüsten.

Es erhalten:

Dampflok, die für die Beförderung von D-, Eil- und Personenzügen vorgesehen sind, zwischen Lok und Tender eine Heizkupplung von 56 mm l/W nach Zeichnung Fld 26 001 Bl 3 u 4, Dampflok für D- und Eilzüge für Rauchkammer- und Tenderseite je eine zweiteilige Heizkupplung mit Pintsch-Heizhahn (die Kupplung für die Rauchkammerseite ist bei Nichtbenutzung im Tenderkasten aufzubewahren), außerdem vorn an der Lok einen Anschlußstutzen nach Zeichnung Fld 26 053.

Dampflok für Personenzüge eine einteilige Heizkupplung mit Schraubbügel.

10. Lokomotiven und Triebwagen für besonders gefährdete Strecken mit anschraubbaren Schneeräumern ausrüsten, auf Strecken ohne Drehscheibe beiderseits.

11. Wetterschutzvorrichtungen (Vorhänge, Holzverschläge usw) auf dem Führerstand der Lokomotiven anbringen. Sicht und Bewegungsfreiheit dürfen nicht behindert werden.

12. Der Wechsel von Sommer- auf Winteröl ist entsprechend den Wetterverhältnissen vorzunehmen.

13. Lokomotiven mit Petroleum und Putzwolle oder Pechfackeln zum Auftauen eingefrorener Heizrohre, Kupplungen und dergl ausrüsten.

14. Bei der langfristigen Abstellung von Lokomotiven sind die Anlagen 20 B 22 und 23 der Dienstvorschrift 947 zu beachten.

Wagen

15. Sicherstellung der vorschriftsmäßigen Beleuchtung und Beheizung aller Reisezugwagen. Hierzu ist eine rechtzeitige Ausrüstung mit den vorgeschriebenen Heizkupplungen und eine ausreichende Reserve an solchen, sowie an sonstigen Heizungsteilen, Glühkörpern, Glühlampen, Reglern, Lichtmaschinen, Batterien und Antriebsriemen erforderlich.

Gepäckwagen aller Züge, die auf gefährdeten Strecken verkehren, sind mit Schneeschaufeln, Reiserbesen, Pechfackeln und Brechstangen auszurüsten. Gepäckwagen aller Reisezüge erhalten außerdem Ersatz-Heizkupplungen und Kästen für Sand.

16. Bei allen Wagen mit Gleitachslagern ist die Achslagerölung in der Zeit vom 1. 9. bis zum 30. 11. von Sommer- auf Winterachsenöl umzustellen. Auf Betriebsgleisen vorgegebenes Soll unbedingt erfüllen. Bei aus der Raw- oder Bww-Ausbesserung kommenden Wagen in der Zeit vom 1. 9. bis 28. 2. bei Abnahme stets beanstanden, wenn kein Winteröl in den Achslagern ist und Kennzeichen für Winterachsenöl an den Langträgern nicht vorhanden sind.

Schneeräumer

17. Einsatzfähigkeit der Schneeräumer überprüfen. Für Schneeräumer auf eigenen Rädern und Schneeschleudern tragbare Fernsprecher, Schneeschaufeln, Spitzhacken, Signallaternen und auf Strecken mit elektrischer Oberleitung außerdem Erdungsstangen bereithalten.

Achslager reinigen und mit Winterachsenöl versehen.

Berliner S-Bahn

18. Sämtliche Kolbenmanschetten des Klinkwerkes des Hauptschützes und des Fahrtwenders ausbauen und mit einer Mischung von geeigneten Fetten durchweichen.

19. Dichten der Apparate — Schutzhauben.

20. Reinigung sämtlicher Kontaktteile von Fett sowie Dichtigkeit der Fenster, Türen und Führerräume prüfen.

21. Vorhandene Fußmatten bzw Roste in die Führerräume einlegen.

22. Lüftungssiebe der Triebmotoren mit Preßspan abdecken und Fensterwischer prüfen.

23. Klarsichtscheiben anbringen und prüfen.

c) Sonstige Anlagen, Geräte, Stoffe und Ersatzstücke

24. Überprüfung der bmt-Anlagen bezüglich der Wintervorbereitung bis zum 1. 7. und Beseitigung der aufgezeigten Schäden, soweit diese aus den Umlaufmitteln finanziert werden, bis zum 30. 9. j. J. Die Einrichtungen und Anlagen für das Vorheizen der Reisezüge müssen bis zum 15. 9. betriebsfähig sein.

Wasserkräne, -leitungen und Abflußanlagen

25. Freiliegende Wasserrohre und Wasserentnahmestellen, die nicht entwässert werden können, mit Stroh oder dergleichen umwickeln. Kälteschutzumhüllungen von Steig- und Fallleitungen nachprüfen und ausbessern.

Wasserkran-, Absperrschiebergruben usw in geeigneter Weise (doppelte Holzdeckel, Stroh, Torfmull, Laub usw) frostsicher abdecken. Schieber, Hähne, Ventile für die Entwässerung der Wasserkrane einschalten. In Gegenden, wo mit starkem, langandauernden Frost zu rechnen ist, sind sie in geöffnetem Zustande festzulegen.

Schieberspindeln an Wasserkranen mit frostbeständigem Öl schmieren.

Auftaugeräte

26. Kokskörbe oder Öfen zum Aufstellen an Wasserkranen, Drehscheiben, hydraulischen Achssenken usw sowie Auftaugeräte in ausreichender Zahl vorhalten.

Schläuche für heißes Wasser oder Dampf zum Auftauen von eingefrorenen Ventilen an Gasleitungen und Gaskesseln oder anderen feuergefährlichen Einrichtungen bereithalten.

27. Pumpen für das Beseitigen von Tauwasser aus Kanälen vorhalten.

Stoffe und Ersatzstücke

28. Streusalz, frostbeständiges Öl, Mischöl oder kältebeständiges Fett für Kupplungen sowie Gefrierschutzmittel für Kühlwasser der Verbrennungsmotoren und Kübelspritzen in Gepäckwagen sowie für die hydraulischen Heber vorhalten.

29. Groben Sand zum Bestreuen der Wege, Wagentrittbretter, Bühnen usw vorhalten.

30. Ausreichenden Ersatz für Brems- und Heizkupplungen in Bahnsteignähe — ggf. auch unter Verschluß — vorhalten.

31. Kochkisten mit Handpumpen zum Warmhalten und Wiederverwenden des abgelassenen Kühlwassers für Verbrennungsmotoren beschaffen.

32. Heizkupplungen der Fahrzeuge, die nach Beendigung der Heizperiode zur Aufarbeitung anfallen, planmäßig den vorgesehenen Aufarbeitungswerkstätten zusenden.

B. MASSNAHMEN

bei Frost, Schnee, Nebel oder Rauhreif

I. Reichsbahndirektionen

B + V

1. Bei entsprechenden Witterungsverhältnissen in den täglichen Lagemeldungen jeweils diesbezügliche Hinweise auf Schwerpunkte in der Winterarbeit unter Benennung von Bestimmungen der DV Schnee geben.
2. Für gefährdete Strecken und Bahnhöfe Stärke und Bespannung der abzulassenden Züge regeln, Umleitung des Zugverkehrs veranlassen.
3. Bei Behinderung der Leistungsfähigkeit der Rangierbahnhöfe Umleitungen anordnen. Benachbarte Bahnhöfe zur Hilfeleistung heranziehen (siehe Merkblätter zur Entlastung der Verschiebebahnhöfe).
4. Bei Wagenverfügungen Betriebsschwierigkeiten berücksichtigen.
5. Sonderregelung für Schneeräumungsarbeiten auf Schwerpunktbahnhöfen (z B Leipzig Hbf) treffen.

A und 8+F

6. Bauzüge der Bahnunterhaltung an wichtigen Betriebsstellen für Schneeräumungsarbeiten einsetzen.

II. Reichsbahnausbesserungswerke

1. Der Werkleiter oder Vertreter muß jederzeit erreichbar sein.
2. Bei Schneefall Wege, Fahrstraßen sowie Schiebebühnen, Drehscheiben usw freihalten. Besondere Obacht ist auf die Schneefreiheit der Rangierwege zu geben.
3. Warntafeln, Licht- und Läutesignale sind schnee- und eisfrei zu halten.
4. Mit den Verw M, W usw vertraglich gebundene Hilfskräfte auf Anforderung sofort freigeben.

III. Betriebs- und Verkehrsdienst

a) Reichsbahnämter

1. Den Dienststellen in den täglichen Lageberichten Hinweise auf Beachtung und Durchführung von Bestimmungen der DV Schnee zur Verhütung von Betriebsschwierigkeiten geben.
2. Ausreichende Besetzung der Dispatcherleitungen zur Aufrechterhaltung der Verbindung mit Strecke und Bbd sicherstellen.

3. Gefährdete Strecken vorsorglich mit Schneeräumern befahren lassen; nötigenfalls mit schweren Lok in Leerfahrt, auch während der Betriebsruhe oder in Zugpausen.
4. Lageberichte von den Dienstvorstehern erstatten lassen.

b) Bahnhöfe und selbständige Verkehrsdienststellen

Organisatorische Maßnahmen

1. Betrieb bei Tag und Nacht durch Dienstvorsteher oder einen Vertreter sorgfältig überwachen.
2. Dienst nach Betriebsruhe früher beginnen, damit Hindernisse vor Aufnahme des Zugverkehrs beseitigt werden.
3. Wettermeldungen beachten und notwendige Maßnahmen treffen. Festlegen der Einsatzstufe 1—3 im Einvernehmen mit der Bm.
   Bm, Bw, Stm, Bww, Wm, Sm, Sfm, Fm verständigen.
4. Störungen — auch schon zu erwartende — sofort an Dl, Odl, Hdl und nächsten Zugbildungsbahnhof melden.
5. Zusätzlich Betriebseisenbahner für einwandfreie Fahrwegprüfung sowie Verstärkungskräfte für größere Stellwerke einsetzen, wenn Weichenbedienung zuviel Zeit in Anspruch nimmt.
6. Wichtige Fernsprechstellen und Fernsprech- (ggf. auch Fernschreib-) Vermittlungen verstärken, länger oder auch durchgehend besetzen. Verständigungsmittel in Betriebspausen öfter prüfen.
7. Bei Frost die auf dem Bahnhofsgelände liegenden Wasserturmbehälter, Pumpstationen und die Gelenke der Wasserkräne mit Gelenkausleger beheizen.
   Druckluftkessel mehrmals am Tage entwässern.
8. Zugbegleitpersonal auf gefährdeten Strecken verstärken.
9. Bahnhofspersonal, namentlich während der Zugpausen, zu Schneeräumungsarbeiten heranziehen.
10. Für Ablösung, warme Getränke, Essen, Unterkunfts- und Trockenräume sorgen.

Fahrdienstleiter-, Weichen- und Schrankenwärterdienst

11. Züge, die vor einem Hauptsignal gestellt werden müssen, nicht in oder direkt vor einer Schneewehe, sondern mindestens 200 m davor halten lassen, Zugpersonal durch einen vorgelegenen Bahnhof verständigen.
12. Sicherungsanlagen gangbar halten (Beseitigung von Eisbildung an den Sicherungsanlagen, sofern nicht außergewöhnliche Hilfsmittel, wie Auftaugeräte, Lötlampen, Spitzhacken usw erforderlich sind).
    Weichen häufig umstellen, elektrisch angetriebene Weichen, die infolge Schnee oder Vereisung nicht vollständig in die Endlage laufen, müssen gekurbelt werden (das ständige Ersetzen von durchgebrannten Stellstromsicherungen führt zur Zerstörung der Motoren sowie der Kontakteinrichtungen in den Weichenantrieben und der Schaltwerke).

13. Signallaternen für längere Brenndauer ausreichend mit Brennstoff füllen.
14. Fenster der Stellwerke auftauen und mit Spiritus abreiben. Spurrillen bewachter Wegübergänge freihalten. Schrankenbäume und Warnkreuze von Schnee und Eis freihalten. Um das Festfrieren von Stellleitungen und Gegengewichten zu vermeiden, nötigenfalls während langer Zugpausen Schranken probeweise kurzfristig schließen.
15. Lokwechsel bei Reisezügen wegen Zugheizung in möglichst kurzer Zeit durchführen. Wenn übernehmende Lokomotive sich verspätet, anbringende Lokomotive so lange wie möglich zur Heizung am Zuge belassen oder besondere Heizlok bzw Heizkesselwagen verwenden.

Zugbildung

16. Zuglasten, insbesondere bei den D-Zügen herabsetzen. Odl, Haltbahnhöfe und beteiligte Bw/Bww verständigen.
17. Bei sehr starkem Frost ausnahmsweise Faltenbälge in D-Zügen dort nicht verbinden, wo sie unterwegs wieder getrennt werden müssen (Übergänge sperren; Reisende in dem vom Speisewagen abgelegenen Zugteil von Sperrung verständigen).
18. Heizmöglichkeiten, besonders bei langen Zügen nachprüfen. Wagen mit reiner Hochdruckheizung (Einfachheizung) möglichst nur in kurzen Zügen verwenden. Wenn zweiteilige Heizkupplungen vorhanden, nur diese verbinden; bei unbenutzter zweiteiliger Heizkupplung Absperrhahn etwas öffnen.
19. Volle Bremsprobe vor Abfahrt wiederholen, wenn der Zug nicht innerhalb einer Stunde abgefahren ist.
20. Zur Gesunderhaltung des Zugbegleitpersonals sind nur Schlußbremswagen mit gutem Bremshaus zu verwenden.

Sonstige Aufgaben

21. Bahnsteige, Zufuhr- und Fußwege, Vorplätze (wenn Reichsbahn dazu verpflichtet ist), Ladestraßen, Flure, Treppen usw säubern und mit Sand bestreuen, erforderlichenfalls unter Heranziehung von Hilfskräften. Schnee und Eis nicht in Gleise werfen.
    Bei Schwerpunktbahnhöfen (z B Leipzig Hbf) wird die Verantwortlichkeit für die Schneeräumungsarbeiten durch den Präsidenten der Rbd besonders geregelt.
22. Die zusätzlichen Schneeräumkräfte werden auf Grund der von allen selbständigen Dienststellen abzugebenden Anmeldungen durch die Bahnmeistereien mit den Räten der Kreise, Betrieben und Organisationen vertraglich gebunden. Die Bahnmeistereien teilen den Dienststellen mit, wo diese ihre zusätzlichen Schneeräumkräfte anzufordern haben.
23. Innenbeleuchtung der Außenuhren mit eigenem Beleuchtungskreis ab minus 4 Grad Celsius durchgehend einschalten.

Verschiebebahnhöfe

24. Zettelschreiber, Langmacher und Kupplungspersonal verstärken.

25. Möglichst pausenlos abdrücken.

26. Stoßbetrieb über Ablaufberge einrichten und zusätzlich auf Nebengruppen arbeiten.

27. Hemmschuhe anwärmen und richtig schmieren.

28. Gleisbögen hinter den Verteilungsweichen schmieren.

29. Vor Beginn des Ablaufs die Schneekappen auf den Schienen durch Lokomotivfahrten oder Abkehren der Schienen beseitigen.

30. Vor dem Ablauf feste Bremsen durch Löseventilzug lösen. Führt dies nicht zum Ziel, Bremsklötze lose schlagen oder mit kurzer Brechstange abdrücken.

31. In den Richtungsgleisen Lokomotiven zum Beidrücken einsetzen. Länger stehende Züge vor Ablauf bewegen.

Lokomotivbahnhöfe

32. Maßnahmen wie Bahnbetriebswerke unter VI treffen.

Zugbegleitpersonal

33. Strecke und Freileitungen sorgfältig beobachten. Wahrnehmungen an Fahrdienstleiter oder Aufsicht melden. Heizstörungen nächstem geeigneten Haltbahnhof vormelden.

34. Wasserbehälter der Reisezugwagen und Triebwagen sind auf Ausgangsbahnhöfen nur dann zu füllen, wenn es nicht kälter als —5 Grad C ist. Bei Temperaturen unter 0 Grad C müssen die Wagen jedoch vorgeheizt sein, bevor die Behälter gefüllt werden. Die Wasserkannen in den Aborten und die Mitropawagen mit Eigenheizung (Whz) sind bei jeder Temperatur zu füllen. Entwässerung aller Wasserbehälter bei Temperatur unter 0 Grad C kurz vor Abstellung des Wagenzuges vornehmen und ordnungsmäßige Ausführung im Zugstammbuch bestätigen.

35. Heizleitungen der Züge und Wagen vor Abstellung vollständig entwässern und möglichst mit Druckluft durchblasen; beim Übergang von dampfbetriebenen auf elektrisch betriebene Strecken stets gründlich durchblasen. Der Zugführer meldet vollständige Entwässerung an Aufsicht und bestätigt sie im Zug-Stammbuch ggf bei gleichzeitigem Eintrag von Mängeln.

Bei längerer Unterbrechung der Dampfzufuhr für die Dampfheizung (etwa durch Verzögerung der übernehmenden Lok bei Lokwechsel, Schadhaftwerden der Heizkupplung zwischen Lok und Tender oder Tender und erstem Wagen, Lokschaden, welcher sofortiges Abstellen der Dampfheizung bedingt usw) stets Entwässerungshähne der einseitigen Heizkupplungen und Dampfabsperrhahn am Schluß des Zuges öffnen, damit Kondenswasser aus den Heizleitungen abfließen kann. Wenn möglich, vorher noch mit Druckluft durchblasen.

36. Bei strengem Frost (—10 Grad C und kälter) in Bahnhöfen vor Streckenabschnitten mit starken Neigungen (12‰ und steiler auf mehr als 1 km) Bremsprobe vornehmen.

Bremseinrichtungen häufig nachsehen, festgefrorene Bremsklötze lose schlagen.

37. Bei plötzlicher Vereisung Trittbretter besanden oder Besanden auf nächstem Bahnhof veranlassen.

38. Aborttrichter in den Reisezugwagen von Zeit zu Zeit auf Verstopfung überprüfen, ggf Vormeldung an Zugendbahnhof.

Bahnhöfen unterstellte Schrankenposten der freien Strecke

39. Spurrillen auf bewachten Wegübergängen freihalten. Schrankenbäume und Warnkreuze von Schnee und Eis freihalten. Um ein Festfrieren der Stelleitungen und Gegengewichte zu vermeiden, nötigenfalls während langer Zugpausen Schranken probeweise kurzfristig schließen.

40. Bewachte Übergänge bei Schnee- und Eisglätte streuen und für den Straßenverkehr gefahrlos benutzbar halten.

41. Verstärkte Überprüfung der Strecke in Nähe bewachter Überwege nach Maßgabe der Bahnbewachungsvorschrift.

42. An Schrankenbäumen befestigte Rückstrahler von Schnee, Eis und Rauhreif freihalten.

IV. Bahnanlagen

a) Allgemein

1. Läutetafeln, Warnlichtsignale, Warnkreuze und Vorsignalbaken unbewachter Wegübergänge von Schnee, Eis und Rauhreif freimachen.
2. Spurrillen an unbewachten Wegübergängen der freien Strecke freihalten.
3. Heizkörper von Warmwasserheizungen müssen immer einen geringen Durchfluß haben.
4. Abflußdeckel der Unterflurhydranten der Wasserleitungen (Feuerlöschleitungen) von Schnee freimachen.
5. Dem Kühlwasser der Verbrennungsmotoren Gefrierschutzmittel beigeben. Das heiße Kühlwasser beim Abstellen zur Wiederverwendung in Kochkisten ablassen.
6. Alle Beschäftigten, insbesondere Streckenläufer, Streckenwärter zur Beobachtung der Fernmeldegestänge und -leitungen anhalten.

b) Bahnmeistereien

7. Vorsteher oder Vertreter müssen zu jeder Zeit erreichbar sein.
8. Schneewachen an besonders gefährdeten Stellen nach Anforderung durch die Bahnhöfe einrichten. Von den Streckenbeschäftigten und Wachen in bestimmten Zeitabständen dem nächsten Bahnhof Schneehöhe, Windrichtung, Beobachtung an Zügen, Ergebnis der Fahrten mit Schneeräumern melden lassen. Diese Schneewachen können im Bedarfsfall vom Dvst (Fdl) des Bfs zur Beseitigung von Schnee und Eis sowie zum Streuen bei Glatteis auf Bahnsteigen, Vorplätzen usw herangezogen werden.
9. Verstärkte Streckenbewachung zur rechtzeitigen Entdeckung von Frostbeulen, Schienen- und Laschenbrüchen veranlassen.

10. Bei starkem Schneefall oder Schneetreiben Rotten von Hilfskräften zur Freihaltung der Weichen unter Anleitung eines Ortsaufsichtsführenden bilden.
11. Die zusätzlichen Schneeräumkräfte werden auf Grund der von allen selbständigen Dienststellen abzugebenden Anmeldungen durch die Bahnmeistereien mit den Räten der Kreise, Betrieben und Organisationen vertraglich gebunden. Die Bahnmeistereien teilen den Dienststellen mit, wo diese ihre zusätzlichen Schneeräumkräfte anzufordern haben.
Anmeldungen bis 1. 6. abzugeben.
Verträge sind bis 1. 7. abzuschließen.
12. Auf gute Verständigung zwischen Stellwerk und Räumungsmannschaft halten. Auch Lautsprecher und Sprechtrichter, soweit vorhanden, verwenden.
13. Für Ablösung, warme Getränke, Essen und Unterkunftsräume sorgen.
14. Jede durch Frost und Schnee gefährdete Stelle in Übersichtskarten und Verzeichnissen sofort eintragen.
15. Weichen gangbar halten. Auftaumittel anwenden und Weichenteile, die mit Auftaugeräten von Schnee und Eis befreit und getrocknet sind, mit frostbeständigem Öl einfetten. Für die Weichenheizkästen dürfen die Braunkohlen nicht in den Mulden der Kurbelsteine an den elektrischen Weichenantrieben gelagert werden, ebenso darf in keinem Fall Asche in unmittelbarer Nähe der Antriebe liegenbleiben.
16. Vor und hinter den Weichen möglichst 10 m in ganzer Gleisbreite schneefrei halten. In den isolierten Schienenstrecken für Tastensperren ist wenigstens der Schienen-Stromschließer und seine Umgebung von Schnee freizuhalten.
17. Eisbildung in wasserführenden Tunneln beobachten, Nischen von Eis befreien.

V. Signal- und Fernmeldewesen

Signal- und Fernmeldemeistereien

1. Vorsteher oder Vertreter müssen zu jeder Zeit erreichbar sein.
2. Für Ablösung, warme Getränke, Essen und Unterkunftsräume sorgen.
3. Die zusätzlichen Schneeräumkräfte werden auf Grund der von allen selbständigen Dienststellen abzugebenden Anmeldungen durch die Bahnmeistereien mit den Räten der Kreise, Betrieben und Organisationen vertraglich gebunden. Die Bahnmeistereien teilen den Dienststellen mit, wo diese ihre zusätzlichen Schneeräumkräfte anzufordern haben.
Anmeldungen bis zum 1. 6. abgeben.
Verträge sind bis 1. 7. abzuschließen.
4. Stellwerksaußenteile und Drahtleitungen eisfrei halten. Stellwerksaußenteile, die mit Auftaugeräten vom Eis befreit und getrocknet sind, mit frostbeständigem Öl einfetten. Drähte und Drahtseile beiderseits der Drahtführungsrollen öfter mit frostfreiem Fett einfetten. Hierzu gehören insbesondere vorbereitende Arbeiten zur Verhinderung von Eisbildungen und zur Beseitigung von Eis, zu denen außergewöhnliche Hilfsmittel wie Auftaugeräte, Lötlampen, Spitzhacken usw erforderlich sind.

5. Linsen der Lichtsignale von Schnee, Eis und Rauhreif freihalten.
6. Zerstörte Abschnitte betriebswichtiger Verbindungen in folgender Reihenfolge (auch mit FF-Kabel) überbrücken.
   a) Streckenfernsprechverbindung (Fs),
   b) Fernsprechfahrdienstverbindung (Fd, soweit vorhanden), sonst für mitbenutzte Bezirksfernsprechverbindungen (Fb),
   c) Fernsprechhauptverbindungen (Fh) und Trägerleitungen für derartige Verbindungen (für Großnetz und Nachbarverkehr),
   d) Fernschreibzugmeldeverbindung (Tz),
   e) Läuteverbindung (L),
   f) Streckenblockverbindungen (Bl),
   g) sonstige Fernschreib- und Fernsprechverbindungen.
7. Bei größeren Schäden Ersatzstoffe (FF-Kabel) und Einsatz von Fernmeldebautrupps oder -bauzügen verlangen.
8. Beheizung der Basa- und Nullpunkträume durchführen.

VI. Bahnbetriebswerke, Bahnkraftwerke, Bahnbetriebswagenwerke und Wagenmeistereien

a) Organisatorische Maßnahmen

1. Vorsteher oder Vertreter müssen zu jeder Zeit erreichbar sein.
2. Reservelokomotiven für Vorspann, Nachschieben, Beidrücken, Schneeräumen, Heizen der Züge usw bereithalten. Bei strengem Frost sind außerdem Heizkesselwagen bereitzustellen.
3. Nach Bedarf besondere Auftaugruppen vorsehen.
4. Eingangsuntersuchung und wagenbetriebliche Behandlung sowie Schnellausbesserung der Güter- und Reisezüge bei ungünstigen Witterungsverhältnissen besonders beschleunigen, nötigenfalls Untersuchungspersonal und erforderliche Arbeitskräfte für Reinigung, betriebliche Behandlung und Schnellausbesserung verstärken.
5. Die zusätzlichen Schneeräumkräfte werden auf Grund der von allen selbständigen Dienststellen abzugebenden Anmeldungen durch die Bahnmeistereien mit den Räten der Kreise, Betrieben und Organisationen vertraglich gebunden. Die Bahnmeistereien teilen den Dienststellen mit, wo diese ihre zusätzlichen Schneeräumkräfte anzufordern haben.
Anmeldungen bis zum 1. 6. abgeben.
Verträge sind bis 1. 7. abzuschließen.
Die von den Verw M und W mit den Raw vertraglich gebundenen Hilfskräfte bei Bedarf von den Raw unmittelbar anfordern.
6. Für warme Getränke, Essen, Unterkunfts- und Trockenräume sorgen.

b) Fahrzeuge

Lokomotiven, die bei Frostgefahr warm abgestellt werden müssen

7. Das Schlabberventil der Strahlpumpe ist zu schließen. Hiernach ist das Dampfanstellventil so weit zu öffnen, bis in der Wasserzuleitung das Geräusch der aufsteigenden Dampfblasen zu hören ist. Zu weites Öffnen des Ventils schadet der Wasserrohrkupplung und erwärmt das Tenderwasser zu stark, so daß die Strahlpumpe nicht mehr anzieht.

Der vor dem Anschluß der Druckleitung am Gehäuse der Strahlpumpe sitzende Entwässerungshahn ist zu öffnen, damit das Wasser aus der Druckleitung abfließen kann. Das zugehörige Kesselabsperrventil muß geschlossen sein.

Bei Lokomotiven mit Rückspeiseleitung sind nach dem Schließen des Schlabberventils und Anstellen des Dampfventils die Absperrventile der kreuzweisen Rohrverbindung leicht zu öffnen. Dadurch wird das Wasser hinter den Absperrventilen in der Leitung zum Druckrohr angewärmt. Bei diesen Lokomotiven brauchen die Druckrohre zu den Kesselabsperrventilen nicht entwässert werden, da sie über das Umlaufventil angewärmt werden. Die Kesselabsperrventile bleiben hierbei ebenfalls geöffnet.

Soll der Kessel gespeist werden, ist vorher an der zu benutzenden Strahlpumpe das Schlabberventil zu öffnen und beide Umlaufventile sind zu schließen. Zieht die Strahlpumpe nicht an, so ist die zugehörige Wasserrohrkupplung zu entwässern, bis kaltes Wasser ausfließt. Nach dem Speisen sind die Umlaufventile wieder leicht zu öffnen und die benutzte Strahlpumpe auf Durchwärmen zu stellen.

8. Bei Lokomotiven mit Kolbenspeisepumpen ist das zugehörige Tenderabsperrventil zu schließen und der Entwässerungshahn am Schlauchverbindungsstück zu öffen. Hierbei ist darauf zu achten, daß aus dem Hahn auch wirklich Wasser abläuft. Andernfalls ist der Hahndurchgang mit einem 5 mm starken Draht zu durchstoßen. Bei starkem Frost sind nach dem Schließen des Tenderventils die Schläuche zu entkuppeln, da die Entwässerungshähne auch in geöffneter Stellung leicht einfrieren können. Der Wasserzylinder und die Ventilkästen der Kolbenspeisepumpen sind durch Öffnen der Entwässerungshähne zu entleeren. Hierbei ist die Kolbenpumpe laufen zu lassen, bis sämtliches Wasser herausgedrückt ist. Das selbsttätige Entwässerungsventil des Dampfzylinders der Kolbenspeisepumpe ist auf Durchlaß zu prüfen. Hierzu wird die Verschraubung des Abflußrohres gelöst und das Rohr abgezogen. Am zweckmäßigsten werden im Winter diese Abflußrohre entfernt, da sie sich sehr leicht verstopfen. Mit einem 5 mm starken Draht ist der Ventilschaft des Entwässerungsventiles anzuheben, bis kein Wasser mehr abfließt.

Der Windkessel bzw der Schwimmerstoßdämpfer und Vorwärmer sind durch Öffnen der Hähne zu entwässern. Das

Kesselabsperrventil ist zu schließen, damit eine Auffüllung der entleerten Druckleitung bei undichtem Ventil nicht mehr möglich ist. Vor dem Anstellen der Kolbenpumpe ist das Kesselabsperrventil zu öffnen und sämtliche Entwässerungshähne an der Kolbenpumpe sind zu schließen.

9. Die Luftpumpe soll langsam weiterarbeiten, damit sie nicht einfrieren kann. Das Luftpumpenabsperrventil darf daher nicht ganz geschlossen werden. Die Hauptluftbehälter und Tropfbecher sind in drucklosem Zustand restlos zu entwässern.

10. Die Absperrhähne der Dampfheizung sind bei Frost stets geöffnet zu halten, damit das Niederschlagwasser nach beiden Seiten abfließen kann. Der Umstellhahn oder das Umstellventil auf dem Führerstand der Lokomotive ist in Mittelstellung zu legen, so daß aus dem vorderen und dem hinteren Absperrhahn Dampf ausströmen kann. Das Dampfheizventil ist leicht zu öffnen.

11. Die Zylinderventile sind zu öffnen und auf freien Durchgang zu prüfen.

12. Das selbsttätige Entwässerungsventil der Lichtmaschine ist auf Durchlaß zu prüfen.

13. Die Achslagerunterkästen müssen sofort auf eingedrungenes Wasser untersucht werden. Dieses ist unbedingt zu entfernen, da sonst die Schmierpolster am Achsschenkel festfrieren und dann beim Ingangsetzen der Lokomotive abreißen. Die Achslager-Oberschmierung ist im Winter sorgfältig zu warten.

Lokomotiven, die bei Frostgefahr kalt abgestellt werden

14. Der Entwässerungshahn an der Strahlpumpe ist zu öffnen. Das Kesselabsperrventil ist zu schließen und der Entwässerungshahn an der Druckleitung zu öffnen.

Besitzt die Lokomotive eine Rückspeiseleitung, dann ist das Rückspeiseventil zu öffnen, damit das Wasser aus dem oberen Teil der Rückspeiseleitung abfließen kann. Das Tenderventil ist zu schließen und die Wasserrohrkupplung zu entkuppeln. Nach Schließen des Tenderabsperrventils und Öffnen aller Entwässerungshähne ist die Kolbenspeisewasserpumpe kurze Zeit laufen zu lassen, damit das Wasser herausgedrückt wird. Hierbei sind die selbsttätigen Entwässerungsventile auf Durchlaß zu prüfen. Hierzu ist das Entwässerungsrohr abzuschrauben und der Ventilschaft mit 5 mm starkem Draht anzuheben.

15. Die Luftpumpe ist abzustellen. Die Entwässerungshähne an den Luftzylindern sind zu öffen. Bohrungen stets mit einem Draht auf Durchlaß zu prüfen. Die selbsttätigen Entwässerungsventile sind wie bei der Kolbenspeisepumpe zu prüfen.

Hauptluftbehälter, Hilfsluftbehälter und sämtliche Tropfbecher sind zu entwässern. Das selbsttätige Entwässerungsventil am Luftpumpendruckreglergehäuse ist ebenfalls auf Durchlaß zu prüfen.

16. Das Ventil für die Dampfleitung ist zu schließen. Dabei ist darauf zu achten, daß die Absperrhähne vorn und hinten an der Lokomotive und am Tender geöffnet sind.

17. Die Zylinderventile sind zu öffnen und auf Durchlaß zu prüfen.

18. Das selbsttätige Entwässerungsventil der Lichtmaschine ist auf Durchlaß zu prüfen.

19. In den Achslagerunterkästen eingedrungenes Wasser ist mit der Ölspritze herauszuziehen, damit die Schmierpolster nicht festfrieren.

20. Hähne für Rauchkammer-, Aschkasten- und Kohlennäßvorrichtungen sind zu öffnen.

21. Aus Kessel und Tender ist das Wasser vollständig zu entfernen.

Berliner S-Bahn

22. Scharfenberg-Kupplungen enteisen, täglich die Luftbehälter und Tropfbecher entwässern, sowie Lufthähne gangbar machen, die Gestänge und Hähne fetten.

23. Türführungen im Trittbrett bei Schneefall täglich säubern, möglichst auch bei Kehrzügen.

24. Isolatoren von Schnee und Eis befreien.

25. Ölabscheider des Kompressors auftauen.

26. Stromabnehmergelenke mit Petroleumölgemisch einfetten und Hilfsstromautomaten-Vorkontakte auf Eisbildung an der Kontaktfeder untersuchen.

27. Steuerstromstecker und Steuerstromdosen auf Feuchtigkeit (Schwitzwasser) prüfen.

28. Häufiges Fetten der Führerbremsventile.

29. Laufende Instandsetzung der Schiebetüren, die sich infolge der Witterungsverhältnisse werfen.

30. An sehr kalten Tagen Glyzerin in die Luftzylinder der Steuerapparate und Türschließer nachschmieren.

31. Die Überheizung der Apparateheizung beachten. Bewegen der Stromabnehmer bei der Vorbereitung der Züge durch das Tw-Personal.

32. Schließen der Türen, Fenster und Lüftungsklappen auf den Abstellgleisen.

33. Triebmotoren: Durchstoßen der Entwässerungsbohrungen.

34. Fensterscheiben vor Inbetriebnahme der Fensterwischer von Schnee und Eis befreien.

35. Scharfenberg-Kupplung, Isolatoren, Federn der Vorkontakte der Hilfsstromautomaten, Bremsgestänge, Scheiben der Signale an den Zügen, Haupt- und Hilfsschütze bei Schneetreiben und Vereisung öfter von Eis und Schnee befreien.

Schalt- u. Unterwerke

36. Die Fenster und Türen der Hochspannungsräume sind gut abzudichten, um bei plötzlich einsetzendem Tauwetter das Eindringen feuchter Luft zu verhüten.

37. Die Isolatoren sind im Laufe des Winters mehrmals von anhaftendem Staub zu reinigen, um der Luftfeuchtigkeit keinen Halt zu bieten.

38. Die Heizeinrichtungen der Schalt- und Unterwerke sind bis zum 1. Oktober betriebssicher herzurichten.

39. Die Rohrleitungen der Rückkühlanlagen sind, soweit sie im Winter nicht in Betrieb gehalten werden, zu entleeren. Dasselbe gilt für die Luftkühler.

Stromschienenanlagen

40. Die im Freien stehenden Stromschienenhalter sind an den Kontaktflächen mit frostsicherem Fett einzufetten.

Kuppelstellen

41. Die Heizkörper sind bis zum Beginn der kalten Jahreszeit instandzusetzen und auf ihren betriebssicheren Zustand laufend zu kontrollieren.

Vt-Wagen

42. Die Triebwagen sind in frostfreien Räumen abzustellen.

43. Ist Dampf einer Lokomotive oder einer Vorheizanlage vorhanden, so ist das Kühlwasser durch Einblasen von Dampf warm zu halten. Dazu ist der Dampf nur mit ganz geringem Druck und zweckmäßig an zwei, möglichst voneinander entfernt liegenden Anschlüssen einzublasen.

44. Das Kühlwasser ist unter Umständen mit 40% Glyzerin zu mischen. Die Dachkühler sind möglichenfalls mit einer Schutzhülle zu umkleiden.

45. Der Kälte ausgesetzte Druckluftsteuerventile (Druckregler, Überströmventile usw) mit einem Schutzkasten umkleiden und möglichenfalls die Auspuffgase durch ein kleines Abzweigröhrchen vorbeistreichen lassen.

46. In Notfällen ist die Kühl- und Heizanlage vollständig zu entleeren.

Kleinlokomotiven

47. Kleinlokomotiven nach Möglichkeit in frostfreiem Raum abstellen. Diese Lokomotiven können auch durch kleine Heizöfen warm gehalten werden.

48. Dem Kühlwasser ist bei Eintritt der kälteren Jahreszeit ein Gefriermittel zuzusetzen (z. B. 40% Glyzerin).

49. Bei Frostgefahr das Kühlwasser nachts vollständig ablassen und in wärmehaltendem Gefäß aufbewahren.

50. Nach dem Ablassen des Wassers Motor einige Male durchlaufen lassen, damit Wasser aus der Kühlwasserpumpe und sonstigen toten Ecken entfernt wird. Motorblock und Kühlwasserpumpe, wenn möglich, unmittelbar durch Verschraubung entwässern.

51. Rostempfindliche Teile sind nach Bedarf besonders zu schützen (Kühlerschutzdecke, Wasserzuflußrohre mit Stoffresten umwickeln).

52. Um bei Kälte gegebenenfalls leichteres Anlaufen des Motors zu erzielen, warmes Kühlwasser von 30° C einfüllen und zur Schonung des Anlassers den Motor einige Male von Hand durchdrehen, damit verklebte Kolben sich lösen.

53. Außerdem ist nach der für jede Bauart besonders aufgestellten Betriebsanweisung zu verfahren.

Kraftfahrzeuge

54. Die Kühlwassertemperatur liegt bei 80° C am günstigsten. Steht das Kraftfahrzeug bei Frost in ungeheizter Garage oder längere Zeit im Freien, so ist das Kühlwasser, wenn diesem kein Frostschutzmittel zugesetzt ist, abzulassen.

55. Vor dem Anlassen stellt man mittels Kurbel fest, ob das Öl im Kurbelgehäuse nicht zu starr geworden ist. Sollte dies der Fall sein, so ist warmes Wasser von 30° C einzufüllen und so lange durch zeitweises Öffnen des Ablaßhahnes durchströmen zu lassen, bis der Motor gut warm ist. Bei Schneewehen und hoher Schneelage sind Schneeketten zu verwenden.

c) Maschinelle und bauliche Anlagen

56. Wasserwerke und Räume mit Wasserleitungen heizen, wenn nötig, Kokskörbe verwenden. (Brandschutzbestimmungen beachten.)

57. Selbsttätige Schaltung der Wasserpumpen wegen Festfrierens der Schwimmer vorübergehend beseitigen.

58. Hinsichtlich der Wasserkräne, Absperrschiebergruben usw der Unterflurhydranten und Verbrennungsmotoren A VIc und B IV beachten.

59. An Wasserkränen Leitungen durch Vorschieber soweit drosseln, daß kein Wasser am Kopf und Gelenk austritt, Bedienungsschieber langsam öffnen, Gelenkausleger gangbar halten (öfter bewegen).

60. Eis bei Wasserkränen und Reinigungsanlagen sofort entfernen.

61. Ausfahrten und Verriegelungen der Drehscheiben und der im Freien liegenden Schiebebühnen von Eis und Schnee freihalten. Riegeltaschen, Randwinkel, Überbrückungsstücke der Drehscheiben mit Salz bestreuen.
Die Gruben der Drehscheiben und Schiebebühnen sowie die Arbeits-, Untersuchungs- und Achssenkgruben sind von Schnee und Eis freizuhalten.

62. Abflüsse der Arbeits-, Reinigungs- und Achssenkgruben sind durch Kokskörbe zu erwärmen.
Kokskörbe in geschlossenen Räumen (wie Lokschuppen, Pumpstationen usw) ausschließlich mit Koks beschicken.

Bei Brikettfeuerung in Kokskörben besteht Vergiftungsgefahr.

63. Ortsfeste Druckluftanlage in größeren Zug- und Betriebspausen öfter bedienen und täglich mehrmals entwässern.

64. Vor dem Ausräumen von Schlackensümpfen Wasser ablassen oder auspumpen. Greifer gut abtropfen lassen.

65. Sfm sorgen bei Umspann- und Schaltstellen dafür, daß bei Frost die Entlüftungsöffnungen von innen verschlossen gehalten werden und im Bedarfsfall eine Zusatzheizung bereitgehalten wird.

d) Zugbildung

66. Bei starkem Frost Vorheizzeit verlängern.

67. Vorhandene zweiteilige Heiz-(Metall)kupplungen stets benutzen. Vorübergehend verwendete ungeteilte Heiz-(Gummi)-Kupplungen gegen zweiteilige auswechseln.
Heizkupplungen der Züge und Wagen vor dem Abstellen entwässern.

68. Wasserbehälter der Reisezug- und Triebwagen sind vor dem Abstellen zu entleeren.

69. Auf Güter- und Personenzugbildungs- und Wendebahnhöfen Achsbuchsen äußerlich von Schnee und Eis reinigen, sofort nach dem Einlaufen des Zuges Wasser oder verdicktes Öl aus Achsbuchsen entfernen. Lager nachölen mit Winterachsenöl, welches nach Möglichkeit auf 50 bis 60° vorgewärmt sein soll.

70. Trittbretter und Bühnen der Personenwagen und Auftritte zu den Bremsen und Signalspitzen von Eis befreien und mit Sand bestreuen.

71. Kupplungen und Bremsspindeln mit kältebeständigem Fett schmieren.

72. Nicht benutzte Bremskupplungen in Halter einhängen oder durch Leerkupplungen verschließen.

73. Staubfänger und Steuerventile in Reisezugwagen sowie in Gepäck- und Postwagen bei jeder Betriebsuntersuchung (RU) entwässern.
Außerdem sind die Staubfänger und die Wassersäcke an den Steuerventilen der Gepäck- und Postwagen und der Wagen, die in Zügen in der Regel unmittelbar hinter der Lokomotive laufen, wöchentlich einmal und bei Frostwetter häufiger zu entleeren.

74. An Wagen mit Trommelbremse Eis- und Schneeablagerungen an Bremszylindern, Bremshebeln und über Bremsbacken entfernen. Desgleichen an Riemenscheiben für elektrische Zugbeleuchtung.

75. Volle Bremsprobe vor Abfahrt wiederholen, wenn sie mit ortsfester Druckluftanlage ausgeführt wurde und der Zug nicht innerhalb einer Stunde abgefahren ist.

76. Bei starkem Frost die Bremseinrichtungen häufig nachsehen, festgefrorene Klötze lose schlagen.

e) Lokomotivführer

Vor der Zugfahrt

77. Zylinder mit Dampf gut durchwärmen, vorsichtig mit geöffneten Zylinderentwässerungsventilen anfahren.

78. Heizungsumstellhahn oder -ventil der Lokomotive ganz öffnen. Beim Übergang von Dampfheizung auf elektrische Heizung Heizleitung durchblasen.

Mit 4,5 atü heizen.

79. Luftleitung — besonders bei Frost — durch Öffnen des hinteren Absperrhahnes ausblasen.

80. Wasser, Dampf und Sand auf Drehscheiben, Schiebebühnen, Leitungskanälen, isolierten Schienen, Schienenstromschließern, Weichen und an Bahnsteigen sowie in der Nähe von Signalen nicht ablassen.

81. Überfließen von Wasser beim Füllen des Tenders vermeiden. Kranausleger erst nach völliger Entleerung in Grundstellung bringen. Wasserkastendeckel des Tenders nicht dicht schließen; zwischen Deckel und Auflage einen Klotz befestigen, damit das Anfrieren des Deckels verhindert wird.

82. Tender- und Wasserkästen der Lok nur soweit füllen, daß kein Wasser beim Befahren von Gleiskrümmungen überläuft.

Während der Zugfahrt

83. Strecke auf Schneewehen und Schäden an Freileitungen beobachten. Wahrnehmungen sofort dem nächsten Bahnhof melden.

84. Luft- und Vorwärmerpumpe während der Fahrt ständig arbeiten lassen. Dampfstrahlpumpen oft gebrauchen, Saugleitungen durchwärmen.

85. Hintere Aschkastenklappe bei Schneetreiben entriegeln, vor dem Durchfahren von Schneewehen vordere Klappen schließen und hintere öffnen.

Entleeren der Aschkasten auf Strecke und Bahnhof verboten.

86. Rückstände im Aschkasten nur, soweit erforderlich, nässen.

87. Beim Durchfahren längerer Strecken ohne Halt in gewissen Abständen leichte Betriebsbremsung ausführen.

88. Luftpumpendruckregler beim Versagen durch Eindrehen der Spindel ausschalten.

Durchfahrten von Schneewehen

89. Vor der Anfahrt eines steckengebliebenen Zuges Lokomotivräder und Schienen von Schnee freimachen.

Weiterfahrt durch Vor- und Rückwärtsfahren mit der Lokomotive allein oder einen Zugteil unter Beachtung der Fahrdienstvorschrift § 61 (18).

Nach Beendigung der Zugfahrt

90. Bei Lokomotivwechsel mit Absperren des Heizdampfes warten, bis Lokomotive abgehängt wird. Beim Kopfmachen der Züge muß anbringende Lokomotive möglichst noch bis kurz vor Abfahrt kräftig durchheizen.

91. Nach Beendigung der Zugfahrt Wasser, Eis oder verdicktes Öl aus den Achsbuchsen entfernen.

Luftpumpen, Hauptluftbehälter, Tropfbecher, Druckluftleitungen entwässern, Entwässerungshähne bleiben geöffnet.

C. MASSNAHMEN BEI TAUWETTER

a) Maßnahmen in Bahnhöfen

1. Entfernung großer Schneemassen aus den Bahnhöfen fortsetzen.
2. Für gute Ableitung des Tauwassers aus Leitungskanälen, Signalanlagen, Weichengruben sorgen. Nicht abfließendes Wasser sofort auspumpen oder ausschöpfen.
3. Rückstände von Auftaumitteln an den Weichen sorgfältig entfernen.
4. Auf Bahnhöfen ohne Bahnbetriebswerke Abschnitt C. c) beachten.

b) Maßnahmen auf der freien Strecke

5. Oberbau auf Frostbeulen und Schienenbrüche besonders beobachten. Gräben bei starkem Tauwasser von Schneemassen dort freimachen, wo durch Wasseransammlungen Unterspülungen drohen.
6. Eisenbahnbrücken durch Brechen des Eises vor den Pfeilern und Widerlagern für Eisgang freihalten.
7. Felseinschnitte nach gelösten und gelockerten Felsstücken absuchen. Zum Absturz neigende Stücke sofort beseitigen.
8. Stellen, die durch Versetzungen mit Eis, Strauchwerk usw oder durch drohende Unterspülungen gefährdet sind, auch während der Nacht und bei Betriebspausen bewachen.
   Rechtzeitiges Eingreifen sicherstellen.
9. Untersuchungsfahrten mit Gleiskraftrad und zur Belastungsprobe mit Lokomotiven durchführen.

c) Bahnbetriebswerke und -wagenwerke, Wagenmeistereien und RAW

10. Schnee aus den Betriebsanlagen entfernen.
11. Für gute Ableitung des Tauwassers sorgen.
12. Bei der Eingangsuntersuchung der Wagen und bei der Untersuchung der Lokomotiven besonders auf Achslager achten. Mehr als normal erwärmte Lager öffnen und Zustand der Schmiervorrichtung feststellen. Schmiervorrichtungen mit Schäden gegen gut vorgetränkte, einwandfreie Schmiervorrichtungen auswechseln.
13. Zusätzliche Achsenöler nach Bedarf einsetzen.

    Achslager der Fahrzeuge auf das Vorhandensein von Wasser im Achsenöl untersuchen. Festgestellten Wasseranteil im Öl mittels Ölspritze sorgfältig herausziehen und sauberes Winterachsenöl nachfüllen.

D. AUSWERTUNG DER ERFAHRUNGEN

Sämtliche Stellen

Über Erfahrungen des letzten Winters und etwaige Ergänzungen und Änderungsvorschläge zur DV Schnee berichten unter GKB Nr. BT 09/002

am 1. 4. j. J. die B+V-Dienststellen an das Rba, die selbstwirtschaftenden Dienststellen an die Verwaltungen der Rbd.

Bahnmeistereien fügen Übersichtskarten und Verzeichnisse nach Anl. 10 und 11, soweit Schneeverwehungen usw eingetreten sind, bei;

am 15. 4. j. J. die Rbä und Verwaltungen der Rbd an die Verwaltung B+V (Abschrift an eigene Hv);

am 15. 5. j. J. die Verwaltung B+V an Ministerium für Verkehrswesen — B+V-II.

Abschriften der Berichte erhält die für die DV Schnee geschäftsführende Reichsbahndirektion;

am 15. 5. j. J. die Raw an die Hv Raw im Ministerium für Verkehrswesen;

am 1. 6. j. J. die geschäftsführende Reichsbahndirektion zusammenfassend an das Ministerium für Verkehrswesen mit Stellungnahme zu den Vorschlägen der übrigen Reichsbahndirektionen;

am 1. 6. j. J. die Hv Raw an B+V-II.

Anlage 1

Richtlinien
zur Verhütung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee im elektrischen Zugbetrieb

A. Kraftwerke und Unterwerke

1. Innenraum-Hochspannungsschaltanlagen
   Ständige Kontrolle der Raumtemperatur und Luftfeuchtigkeit, insbesondere bei Witterungsumschlag. Rechtzeitiges Durchlüften der gefährdeten Räume. Isolatoren erforderlichenfalls zwecks Trocknung mit Infrarot-Lampen anstrahlen.

2. Trennschalter
   a) Die Fernantriebe der 15-kV-Trennschalter schalten vielfach wohl aus oder ein, bringen aber unter Umständen die Messer nicht in die Endstellung, so daß die Verriegelung für den Schalter nicht aufgehoben wird.
   Durch Verstellen des Anschlages ist der Antriebsspindel mehr Laufweg zu geben, so daß die Verriegelung wieder zum Eingriff kommt.
   b) Bei ausgelöstem Leistungsschalter können gegebenenfalls die Trennschalter nicht mehr fernbedient werden, da durch die Erhöhung der Widerstände an den Schubkontaktfedern, die durch den Frost eintreten, die magnetische Kraft der Spulen zur Sicherstellung der Verriegelung nicht mehr ausreicht. Unter Umständen können die Schaltkontakte auch festfrieren. Um Einfrieren von Trennschaltern zu vermeiden und die Reibungsarbeit an den Schaltkontaktfedern zu verringern, sind die Messereinschlaghöhlen mit Fett auszufüllen.

3. Federkraftspeicher-Antrieb
   a) Bei besonders niedrigen Temperaturen (—20° C) versagt der Federkraftspeicher-Antrieb, da die Federkraft nicht mehr ausreicht, den erhöhten Widerstand im Schaltergestänge zu überwinden.
   Die Federspannung ist soweit wie möglich zu erhöhen. Außerdem kann durch Kürzung der Feder dieser eine kleine Vorspannung gegeben werden.
   b) Die mechanisch gesteuerten Umschalter steuern nicht um, die Rückholspulen brennen durch.
   Die Federkraft ist durch Kürzung der Zugfedern zu erhöhen, damit die erhöhten mechanischen Widerstände überwunden werden.

4. Druckluft-Antrieb
   a) Bei sehr niedrigen Temperaturen besteht die Gefahr, daß sich in den Arbeitszylindern Eisansatz bildet. Behelfsmäßig kann eine Besserung durch Aufstellung eines Heizkörpers erzielt werden.
   Die Druckluftbehälter sind regelmäßig zu entwässern.

   b) Die Steuerventile in den Druckluftsteuerschränken und der Schaltgeräte arbeiten träge.
   Bei Freiluftanlagen sind die Schränke gut abzudichten und durch Heizkörper zu erwärmen. Die Ventilsitze sind gut einzufetten.

5. Eindicken des Schmierfettes
   Eine Reihe von Störungen an den Schalterantrieben, in den Druckluftzylindern, Gestängen usw tritt durch Verwendung von zu starren Schmiermitteln ein.
   Es ist im Winter ein Schmiermittel zu verwenden, welches auch bei niedrigster Temperatur seine Schmierfähigkeit beibehält. Graphitschmiere hat sich gut bewährt. Hierüber wurden gesonderte Richtlinien herausgegeben.

6. Schnee an Gebäuden
   Die flachen Dächer von Unterwerken werden bei starkem Schneefall leicht undicht.
   Es ist darauf zu achten, daß bei starkem Schneefall die flachen Dächer der Gebäude von den Schneemassen gereinigt werden.

7. Drucklufterzeugungsanlagen
   Die Druckluft- und Druckausgleichbehälter sind bei Frost mehrere Male am Tage zu entwässern.
   Es ist Vorsorge zu treffen, daß träge arbeitende Reduzierventile angewärmt werden können.

8. Transformatoren
   An Transformatoren mit Ölumlaufkühlungen besteht bei Frost die Gefahr des Einfrierens der Kühlwasserzu- und ableitungen.
   Isolieren der betreffenden Leitungen durch zusätzliches Auflegen von Matten. Bei nicht in Betrieb befindlichen Transformatoren sind die Ölkühler ordnungsgemäß zu entwässern und die Absperrorgane zu öffnen. Die Frischluftkanäle sind in den Wintermonaten zu schließen.

B. Fahr- und Speiseleitungen

1. Schalter
   Fahrleitungs-Streckenschalter werden bei Frost ungangbar, wenn die Schalterkontakte vereisen, die Gelenke an den Schaltergestängen festfrieren oder Schnee und Wasser in die Kästen der elektrischen Antriebe eindringen.
   Die Gestängeführungen und -gelenke sind vor Eintritt des Frostes gut mit Graphitschmiere einzufetten. Die Mastschalter sind in Zeiten erhöhten Eisansatzes öfter auf ihre Gangbarkeit zu prüfen.
   In besonders frostgefährdeten Gebieten sind die älteren Antriebsmotoren gegen neue mit größerem Durchzugsmoment auszuwechseln.
   Die Verschlußdeckel der Schalterkästen sind mit Gummieinlagen abzudichten.

2. Nachspannvorrichtungen
   Die beweglichen Nachspannvorrichtungen der Kettenwerke arbeiten bei großer Kälte sehr träge und sperren die selbsttätige Nachspannung.

Alle Nachspannvorrichtungen sind vor Eintritt des Frostes unter Berücksichtigung der jeweiligen Außentemperaturen nachzuprüfen und ihre Einstellung zu berichtigen. Alle beweglichen Teile sind gut einzufetten.

3. Isolatoren

Durch Ruß oder Flugasche verschmutzte Isolatoren neigen bei Vereisung zu Überschlägen. Mastschalterisolatoren können bei der Betätigung brechen, wenn die Schalterkontakte vereist sind.

Reinigen der Isolatoren vor Eintritt von Frost und Schnee. Isolatoren, die durch Rauch und chemische Gase besonders gefährdet sind, sind durch Stabisolatoren mit vergrößerten Endschirmen zu ersetzen.

4. Klemmen und Befestigungsteile

Tragseile, die durch schlechte Kontakte an stromführenden Klemmen bereits angegriffen sind, sind bei tiefen Temperaturen den höheren Zugspannungen nicht mehr gewachsen. Die Gabelgelenke der Seitenhalterrohre frieren fest.

Strom- und Kreuzklemmen älterer Bauart sind durch neue Klemmen zu ersetzen, die besondere Einbauanweisung ist hierbei zu beachten. (Reinigen der Kontaktflächen, Einfetten der Seile, Einbau von Schutzhülsen.) Zur Entlastung der Hängeklemmen und Hängeseile von Kurzschlußströmen sind Ausgleichverbindungen einzubauen.

5. Kettenwerke

Bei starkem Frost wird der Fahrdraht am Stützpunkt stark angehoben und die Seitenhalterrohre erhalten eine zu große Neigung nach oben. Dies tritt besonders bei den auf Druck liegenden Seitenhaltern der Y-Fahrleitung mit festabgespanntem Tragseil ein.

Vor Eintritt des Frostes ist die Seitenhalterlage unter Berücksichtigung der jeweiligen Außentemperatur nachzuprüfen und zu berichtigen.

Bei Kurvenzügen in Querseilaufhängungen der Einheitsfahrleitung sind am unteren Richtseil Rohrkrümmer einzubauen und Druckrohre, wenn möglich, umzusetzen.

Die auf Druck liegenden Seitenhalterrohre am Auslegerstützpunkt sind abzukröpfen.

C. Elektrische Lokomotiven

1. Sicherheitsfahrschaltung

Um das Einfrieren des Druckluftteiles (Kolben) bei der Sifa zu vermeiden, ist es notwendig, die Ausblaseworrichtungen am Apparat häufig zu betätigen.

Die Sicherheitsvorrichtung ist ferner bei Frostwetter (im Mittel —5°) wöchentlich zu untersuchen. Dabei ist den Kontakten und Isolierteilen wegen Vereisung, sowie dem Ölstand in den Getriebekästen besondere Beachtung zu schenken. Schmierfette sind entsprechend zu verdünnen.

2. Druckluftteil der elektro-pneumatischen Steuerung

Die Entwässerung der Hauptluftbehälter, Kondenstöpfe und Ölabscheider ist häufig und sorgfältig durchzuführen. Falls pneumatische Teile der Steuerung sich im unbesetzten Führerstand befinden (E 45²-Steuerluftregler) ist dieser Führerstand ebenfalls zu heizen.

3. Störungen durch Vereisung der Steuerstromkontakte bei Schnee-Einzug.

Bei Schnee-Einzug (Staubschnee) ist besonders auf Störungen durch Vereisen der Steuerstromkontakte zu achten. Es ist zweckmäßig, während des Aufenthaltes auf Bahnhöfen die Fahrtrichtungs- und Bremswender durch Umstellen des Fahrtwender- und Bremswendergriffes am Fahrschalter mehrmals zu betätigen. Bei besonders ungünstigen Verhältnissen müssen bedarfsweise die Steuerstromkontakte mittels Haarpinsel während des Aufenthaltes auf den Bahnhöfen gereinigt werden.

Achtung! Vor Betreten des Maschinenraumes Hauptschalter „aus".

4. Maßnahmen, um den Einzug von Schnee auf ein Mindestmaß zu beschränken

Während der Wintermonate sind besondere Regeln für die Belüftung des Maschinenraumes zu beachten:

a) Die Lüfter sind, soweit die Einrichtung vorhanden, in Winterschaltung zu betreiben. Die Umschaltung wird vom Bahnbetriebswerk vorgenommen; der Zeitpunkt der Umschaltung wird besonders bestimmt.

b) Lüftungsgitter, in deren unmittelbarer Nähe elektrische Apparate liegen, die durch Schnee-Einzug gefährdet werden können, sind durch Abdeckbleche zu schließen.

Es ist darauf zu achten, daß nur die unbedingt notwendige Zahl der Lüftungsgitter abgedeckt wird (auf keinen Fall mehr als 50 %), da sonst der Schnee-Einzug bei den verbleibenden, offenen Gittern stark begünstigt wird. Das Abdecken der Lüftungsgitter wird vor Eintritt der Schneeperiode vom Bahnbetriebswerk ausgeführt.

c) An schneereichen Tagen haben sich die Lokführer, wenn sie die Lokomotive übernehmen, zu überzeugen, daß alle Vorkehrungen getroffen sind, um Schäden durch Schnee-Einwirkung zu vermeiden.

d) Bei Schneetreiben ist der Maschinenraum während der Fahrt dauernd zu beobachten.

e) Falls bei Lokomotiven eine Umlauflüftung für Transformatoren und Motoren vorgesehen ist, ist diese bei Staubschneewetterlage in Tätigkeit zu setzen. Die Umschaltung der Klappen für den Lufteintritt wird von Fall zu Fall vom Lokpersonal vorgenommen

f) Die zu treffenden Schutzmaßnahmen sind für die wichtigsten Lok-Gattungen anschließend zusammengestellt. Diese Maßnahmen sind von den Rbd entsprechend den örtlichen Verhältnissen zu ergänzen bzw auf diese abzustimmen. Die vom Lokführer zusätzlich zu treffenden Schutzmaßnahmen sind bei normaler Witterung — also Winterwetter ohne Schneetreiben — sofort wieder rückgängig zu machen.

Lokomotiven der Reihe E 04 usw:

1. Maschinenraumfenster schließen.
2. Luftklappen am Transformatorenschacht öffnen.

3. Bei längerem Heizen im Stillstand: Fahrtrichtungswender in die Mitte legen und Lüfterhandschalter auf Stufe II schalten; Trafolüfter läuft dann allein.

Lokomotiven der Reihe 16°:

1. Maschinenraumfenster schließen.
2. Sämtliche seitlichen Lüftungsgitter schließen.
3. Sämtliche Triebmotoren-Zusatzklappen öffnen, so daß Umlauflüftung arbeitet.

Lokomotiven der Reihe E 17:

1. Maschinenraumfenster schließen.
2. Luftklappen am Transformatorenschacht öffnen.
3. Die seitlichen Siebklappen, mit Ausnahme der drei Siebklappen gegenüber der Trafo-Schutzblechwände, schließen.
4. Bei längerem Heizen im Stillstand: Fahrtrichtungswender in die Mitte legen und Lüfterhandschalter auf Stufe II schalten; Trafolüfter läuft dann allein.

Lokomotiven der Reihe E 18 und E 19:

1. Sämtliche Maschinenraumfenster schließen.
2. Luftklappen am Transformatorenschacht öffnen.
3. Sämtliche unteren Lüftungsgitter mit vorhandenen Deckblechen schließen.
4. Bei längerem Heizen im Stillstand: Fahrtrichtungswender in die Mitte legen und Lüfterhandschalter auf Stufe II schalten; Trafolüfter läuft dann allein.

Lokomotiven der Reihe E 32:

1. Sämtliche Maschinenraumfenster schließen.
2. Sämtliche seitliche Lüftungsgitterklappen schließen.
3. Sämtliche Triebmotoren - Zusatzklappen öffnen, so daß Umlauflüftung arbeitet.

Lokomotiven der Reihe E 41:

1. Sämtliche Maschinenraumfenster schließen.
2. Luftklappen am Transformatoren-Schacht öffnen.
3. Deckbleche an den Belüftungskanälen zu den Triebmotoren (nahe den Zentralschmiergefäßen) entfernen.
4. Lüfterklappen in den Belüftungskanälen bei starker Staubschneebildung oder wenn eine Vorspannlok vorausläuft, auf Stellung „Halb offen" stellen.
5. Die oberen Jalousien in den Seitenwänden des Maschinenraumes sind nicht zu schließen, damit genügend Kühlluft in den Maschinenraum eingezogen werden kann.

   Ausnahme: Bei starkem Seitenwind und Staubschnee sind auch die oberen Jalousien auf der Windseite zu schließen, auf der windabgewandten Seite dagegen zu öffnen.

Lokomotiven der Reihe E 52 und E 91:

1. Sämtliche Maschinenraumfenster schließen.
2. Luftklappen am Transformatoren-Schacht öffnen.

3. Maschinenraumabdeckungen an den Lüftungsgittern bei Staubschneelage nach Bedarf entfernen, um Unterdruck im Maschinenraum und damit das lästige Ansaugen von Schnee durch den Fußbodendurchgang des Boschölerantriebes möglichst zu vermeiden.

Lokomotiven der Reihe E 75 und E 77:

1. Sämtliche Maschinenraumfenster schließen.
2. Luftklappen am Transformatoren-Schacht öffnen.
   (Bei E 77 entfällt nach Umbau diese Maßnahme, da Trafolüfter ausgebaut wird.)
3. Holzabdeckungen an den unteren Lüftungsgittern anbringen.
4. Notfalls kann Türe vom Kommutatorraum zum Maschinenraum geöffnet werden, so daß Motorumlauflüftung entsteht.

Lokomotiven der Reihe 93:

1. Maschinenraumfenster schließen.
2. Luftklappen am Transformatoren-Schacht öffnen.

Lokomotiven der Reihe E 94:

1. Maschinenraumfenster schließen.
2. Luftklappen am Transformatoren-Schacht öffnen.
3. Bei längerem Heizen im Stillstand: Fahrtrichtungswender in die Mitte legen und Lüfterhandschalter auf Stufe II schalten; Trafolüfter läuft dann allein.

Einzelangaben über das Abdecken der Lüftungsgitter der E 94 Lok im Winterbetrieb sind der Beschreibung der Güterzuglokomotiven E 94 zu entnehmen. Diese Anordnung ist genauestens zu beachten.

g) Es ist empfehlenswert, Vorspannfahrten bei Staubschneewetterlage tunlichst zu vermeiden, da ein Fahrzeug, welches an zweiter Stelle läuft, ganz besonders durch Schnee-Einzug gefährdet ist.

h) Das Lokpersonal ist über die bei Schneelage zu treffenden Maßnahmen laufend zu unterrichten.

5. Maschinenraum

Das Lokpersonal hat in den Fällen, in denen Schnee in den Maschinenraum eingedrungen ist, dem Bw vor Einfahrt in den Lokschuppen dies zu melden. Der Schnee kann am leichtesten entfernt werden, wenn er noch nicht Wasser gezogen hat. Er wird von den Apparaten mittels Handbesen abgekehrt oder durch den Luftstrom eines Blasebalges entfernt. Die Gänge werden gereinigt. Die Apparate sind daraufhin mit Tüchern abzureiben und soweit wie möglich zu trocknen.

Die Reinigung erfolgt zweckmäßig vor Einfahrt in den Schuppen. Um den Maschinenraum kühl und damit den eingedrungenen Schnee trocken zu erhalten, kann erforderlichenfalls der Lüfter weiterlaufen, bis das Reinigungspersonal erscheint.

Bei Weiterlüftung vor Einfahrt in den Schuppen ist jedoch zu beachten, daß die Motoren nicht unterkühlt werden, da sonst im Schuppen an den

Wicklungsteilen, Bürstenhaltern usw sich Wasser niederschlägt und diese Teile gefährdet.

Achtung! Vor Betreten der Lok durch das Reinigungspersonal — Hauptschalter „aus", Bügel „nieder".

6. Dachdurchführungs-Isolator

Im Winter oder auch sonst bei feuchter Witterung ist der Teil des Dachdurchführungs-Isolators im Maschinenraum auch außerhalb der planmäßigen Revision durch Abreiben mit trocknen Tüchern vom Niederschlagwasser und den Verstaubungen zu reinigen.

7. Schmierfette

Im Winter sind vorzugsweise besondere Winterschmiermittel mit niederem Erstarrungspunkt zu verwenden. Gegebenenfalls kann das Schmiermittel mit einigen Tropfen Petroleum verdünnt werden.

8. Führerstand

Bei Ausbesserungsarbeiten im Führerstand ist darauf zu achten, daß Rohrdurchgänge, Kabelkanäle usw gut abgedichtet werden.

9. Vereiste Schienen

Wenn ein elektrisches Triebfahrzeug durch Schnee und Eis zwischen Rädern und Schienen vollkommen isoliert und dadurch arbeitsunfähig wird, ist der Hauptschalter, sofern er nicht bereits durch Ansprechen des Nullspannungs-Auslösers abgeschaltet hat, sofort durch Handbetätigung auszuschalten, außerdem sind die Stromabnehmer zu senken.

Bei elektrischen Triebwagen ohne Hauptschalter sind in diesem Falle lediglich sofort die Stromabnehmer zu senken.

Nach Herstellung eines einwandfreien Kontaktes zwischen Rad und Schiene sind die Stromabnehmer wieder hoch zu nehmen.

10. Ölumlauf der Transformatoren

Die elektrischen Fahrzeuge, deren Transformatoren mit einem Öl, dessen Stockpunkt nur —20° C beträgt, gefüllt sind, dürfen bei einer Außentemperatur von —15° C nicht im Freien abgestellt und in Betrieb genommen werden.

D. Elektrische Wechselstromtriebwagen

(elektr. Teil)

Soweit Apparate und Anordnungen mit den Ausführungen bei elektrischen Lokomotiven übereinstimmen, sind hier die Maßnahmen unter C. Elektrische Lokomotiven gleichermaßen anzuwenden.

1. Hochspannungskammer

Bei Schneewetterlage sind diese Kammern von Zeit zu Zeit zu öffnen und der eingedrungene Schnee ist zu beseitigen. Die Öffnungen für die Belüftung dieser Kammern dürfen nicht geschlossen werden.

2. Transformatoren

Bei Schneewetterlage ist der Trafo durch die Bodenklappen von Zeit zu

Zeit auf Schneeablagerung zu untersuchen und die Klemmen sind zu reinigen.

3. Motoren

Bei Schneewetterlage sind die Motoren möglichst häufig äußerlich und auch innen von Schnee zu befreien. Die unteren Kommutatorklappen und die Entwässerungsschrauben oder entsprechende Einrichtungen sind dabei zu öffnen.

Die Ansaugeöffnungen sind, soweit Einrichtungen hierfür vorhanden, zu verkleinern.

Der Sitz des Kommutatordeckels ist zu prüfen, desgl. die Dichtungen; die Verschlüsse sind ggf nachzuspannen.

Die Dichtung im Deckel des Motorkabelanschlußkastens ist zu überprüfen; die Kabeldurchführung selbst muß gut mit Isolierband abgedichtet sein. Es ist zu beachten, daß der Lacküberzug der Spulen im unteren Ständerteil einwandfrei ist. Für Raw wird planmäßig Unterhaltung der Spulen vorgeschrieben.)

4. Schaltwerke und Richtungswender

Gewöhnlich schließen die Verkleidungen der Apparatekästen (Fugen und Löcher) schlecht ab. Vor der Winterperiode sind die Verkleidungskästen auf Dichtigkeit zu prüfen; am zweckmäßigsten wird diese Prüfung durch Ausleuchten des Kastens ausgeführt. Fugen oder Löcher sind zu dichten, fehlende Schrauben oder Nieten zu ersetzen. Die bereits vorhandenen Dichtungen sind zu prüfen, ob sie vollständig und weich sind.

Auf die Abdichtung derr Kabeldurchführungen ist besonders zu achten.

5. Steuerstromstecker

Die Blinddosen setzen sich voll Schnee und sind vor dem Einhängen des Steckers sorgfältig zu säubern; die Glocke ist auf Gangbarkeit zu prüfen. Nachprüfungen, ob der Dichtungsring in der Verschraubung vorhanden ist. Das Kuppeln muß mit größter Sorgfalt ausgeführt werden. Die Hebel sind fest nach unten zu drücken. Beim Entkuppeln sind die Deckel der Dose wieder glatt zu schließen.

6. Kabelkanäle

Werden Fugen oder Löcher an den Kabelkanälen festgestellt, so sind diese unbedingt sorgfältig zu schließen.

E. Stromabnehmer

Ein großer Teil der im Winter bei elektrischen Triebfahrzeugen auftretenden Störungen ist auf die mangelhafte Zusammenarbeit von Stromabnehmer und Fahrdraht zurückzuführen. Stromabnehmer und alle auf dem Dach des Fahrzeugs befindlichen Teile der elektrischen Ausrüstung müssen deshalb bei Frostwetter und Schneetreiben besonders überwacht werden.

1. Dach der Triebfahrzeuge

Die Dächer müssen schneefrei gemacht und die Isolatoren auch außerhalb der monatlichen Untersuchungsfristen gereinigt werden. Der Führer hat sich vor Ausfahrt auf dem Schuppen zu überzeugen, daß bei ausfahrenden Fahrzeugen die Schneeräumarbeiten durchgeführt sind.

2. **Schleifstücke**

Bei Rauhreif ist eine besonders wachsame Beobachtung der Bewegungen des Fahrdrahtes und ein wiederholtes Untersuchen der Schleifstücke notwendig. Eingebrannte Rillen, Risse oder ausgebrochene Stellen in den Schleifstücken bedeuten eine große Gefahr für Fahrleitung und Stromabnehmer. Auf Wendebahnhöfen sind die Stromabnehmer vom Boden aus durch Augenscheinnahme genau zu überprüfen, ob irgendein bemerkbarer Schaden an einem Teil derselben oder am Schleifstück eingetreten ist.

3. **Gangbarkeit des Stromabnehmers**

Bei großer Kälte sind die Gelenke der Stromabnehmer unter Umständen schwergängig, so daß das Arbeiten derselben mangelhaft wird. Der Anpreßdruck des aufwärtsgehenden Stromabnehmers wird dadurch vermindert, der des abwärtsgehenden beträchtlich erhöht. Bei Verminderung des Anpreßdruckes besteht die Gefahr, daß bei Stillstand des Fahrzeuges der Fahrdraht durchbrennt, bei erhöhtem Anpreßdruck wird die Fahrleitung übermäßig angehoben, und es ist die Möglichkeit eines Anschlages der seitlichen Fahrleitungshalter am Stromabnehmer gegeben. Es ist Vorsorge zu treffen, daß an solch kritischen Tagen die Stromabnehmer eines jeden beim Bahnbetriebswerk einlaufenden Triebfahrzeuges untersucht werden. Der Anpreßdruck ist nachzuprüfen, die Gelenkstellen sind, wenn notwendig, durch kältebeständigen Schmierstoff nachzuschmieren. Besonders sorgfältig sind die Kohleschleifstücke zu untersuchen, ob Querrisse oder Längsrisse, die zum Abplatzen der Kohlenleiste führen können, festzustellen sind.

Die laufende Überwachung der Stromabnehmer bei Schneewetterlage und bei starkem Frostwetter (— 20°) gehört zu den wichtigsten Vorbeugungsmaßnahmen zur Verhütung von Störungen am Stromabnehmer und Fahrdraht.

Wegen der Gefahr der erhöhten Gelenkreibung bei Frostwetter ist die Regelung über die hochzunehmenden Stromabnehmer bei Fahrt mit mehreren Lokomotiven besonders zu beachten.

Erläuterungen zur Begriffsbestimmung „Einsatzstufen"

Einsatzstufe 1:

Bei leichtem Schneefall, leichtem Frost und ruhiger Luft — hauptsächlich für die Bahnhöfe —.

Einsatzstufe 2:

Bei starkem Schneefall und Schneetreiben, leichten Verwehungen sowie stärkerem Frost — auf Bahnhöfen und Strecken —.

Einsatzstufe 3:

Bei Katastrophen, Schneesturm, starken Verwehungen — verbunden mit Streckensperrungen, Stillegung des Ablaufberges usw — und sehr starkem Frost — auf Bahnhöfen und Strecken.

Anlage 3

Voraussetzungen für die Ausgabe erwärmender Getränke

Bei anhaltender Kälte von mindestens 5 Grad C oder anhaltend naßkalter Witterung (d. h. wenn bei Dauerregen und starkem Wind oder Schneegestöber der Gefrierpunkt erreicht wird), ist vom zweiten Tag ab an jeden der nachstehend bezeichneten Beschäftigten in Abständen von 3 zu 3 Stunden ¼ l wärmendes Getränk (Kaffee, Tee bzw Suppe) kostenlos abzugeben.

Bei länger anhaltender Kälte oder bei besonders ungünstigen Arbeitsverhältnissen auf einzelnen Dienstposten bei naßkalter Witterung ist in jeder Dienstschicht mindestens einmal Tee oder eine warme Suppe zu verabfolgen.

Es kommen in Frage: Beschäftigte

1. im Lok- und Zugbegleitdienst einschl. Zugfunk,
2. im Rangierdienst,
3. in der Bahnunterhaltung und bei der Beseitigung von Schneeverwehungen, Hochwasserschäden und anderen Betriebsstörungen,
4. im Ladedienst auf offenen Umladehallen und auf überdachten Ladebühnen,
5. die ausschließlich im Freien mit Auftauen eingefrorener Weichen-, Halt- und Signalleitungen, in der Weichenreinigung, im Wagenuntersuchungs- und Abnahme-, Personenwagenreinigungs- und Wagenbetriebsdienst, in der Wagenausbesserung und im sicherungs- und fernmeldetechnischen Außendienst tätig sind,
6. Kohlenlader, Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter,
7. Ausschlacker und Lokauswäscher,
8. Zugabfertiger, Ablaufzettelschreiber und Abzetteler,
9. Schwellenträger in Schwellentränkanstalten,
10. Viehwagenreiniger, Kessel- und Kühlwagenwäscher, Güterwagenwäscher, Betriebsarbeiter in den Entseuchungsanstalten,
11. die ausschließlich im Freien tätig sind, in Fahrleitungsmeistereien und Weichenwerkstätten, Weichen- und Oberbaustofflagern und Starkstrommeistereien.

Bei den unter Ziffer 3 angegebenen außergewöhnlichen Arbeiten können auf besondere Anweisung erwärmende Getränke ausnahmsweise auch bei geringerer Kälte gewährt werden, wenn die Arbeitskraft der Beschäftigten durch die Kälte besonders beeinflußt wird.

Anlage 4

Erläuterungen zu den Begriffsbestimmungen „Schneewache" und „Schneeräumen"

Grundsätzlich ist zu unterscheiden:

a) Beseitigung von Schnee- und Frostschäden an den Betriebsgleisen (Schneeräumen) ist eine Planposition im Betriebsplan der Bahnunterhaltung. Es sind Arbeiten zur Vermeidung von **Betriebsgefahr** auf den Gleisen und den Bahnhöfen, z. B. Frostbeulen, Säubern der Spurrillen an Weichenzungen und Radlenkern, Schneeverwehungen, so weit sie betriebsgefährdend werden und zu Entgleisungen oder Streckensperrungen führen. Die Aufsichtspflicht hat ein Rottenmeister oder Streckenwärter der Bahnunterhaltung.

b) Schneewache ist eine Leistung, die in erster Linie der Pflichterfüllung des Betriebes dient. Die Kräfte unterstehen dem Betrieb (Weichenwärter und Fahrdienstleiter), der den Einsatz dirigiert und die Aufgaben des Ortsaufsichtsführenden wahrnimmt. Die Kräfte werden auch vom Betrieb angefordert und können in der jeweiligen Schicht entweder als Schneewache, zum Schneefegen oder zu anderen Arbeiten eingesetzt werden.

Anlage 5

Merkblatt

für die Behandlung der Schneeräumer

1. **Bauarten der Schneeräumer und deren Einsatz**

   Bei der Deutschen Reichsbahn werden nachstehende Bauarten von Schneeräumern verwendet:

   a) Schneeräumer ohne eigene Räder (Vorsatzschneepflüge), die unmittelbar an der Zuglokomotive oder den Triebwagen befestigt werden und für Schneehöhen bis zu 30 cm in Frage kommen.

   b) Ein- und zweiachsige auf eigenen Rädern laufende Schneeräumer zur Beseitigung von Schnee bis zu 50—80 cm Höhe.

   c) Schneeräumer der Bauart Klima für Schneehöhen bis zu 150 cm Höhe.

   d) Schneeschleudern der Bauart Henschel für größere Schneehöhen (bis zu 5 m).

2. **Ausrüstung der Schneeräumer**

   Bei Räumungen von Strecken ist jedem auf eigenen Rädern laufenden Schneeräumer mitzugeben:

   a) ein tragbarer Fernsprecher,

   b) eine Spitzhacke,

   c) 2—4 Schneeschaufeln,

   d) 2 Signallaternen für Zg 1,

   e) eine 10-t-Winde,

   f) ggf wasserdichte Schutzanzüge, Leinenhandschuhe und Filzstiefel.

   Außerdem sind auf Strecken mit elektrischen Oberleitungen zwei Erdungsstangen mitzuführen.

   Der Schneeschleuder sind die genannten Gegenstände ständig beizugeben.

3. **Begleitung**

   Alle Schneeräumfahrzeuge auf eigenen Rädern sind stets von dem Bahnmeister, seinem Vertreter oder einem streckenkundigen Rottenführer zu begleiten zur Unterrichtung des Lokführers über die Eigentümlichkeiten der Strecke (schienengleiche Wegübergänge;), über besonders gefährdete Stellen und etwa auf der Strecke befindliche Arbeitskolonnen.

4. **Bedienung**

   Vor Inbetriebnahme der Schneepflüge ist die Höhe der Pflugschare über SO zu prüfen.

   Bei Überprüfung von Schneeräumern mit ausschwenkbaren Seitenflügeln und verstellbaren Bodenschaufeln sind diese in Ruhestellung, d. h. mit eingezogenen Seitenflügeln und gehobenen Bodenschaufeln zu befördern. Im übrigen ist die Bedienung der mit Preßluft zu bestätigenden Klima-Schneeräumer und der Schneeschleudern aus der jedem dieser Fahrzeuge beigegebenen Bedienungsanweisung oder Beschreibung zu erschen.

5. **Geschwindigkeit**

   Bei Schneeräumern auf eigenen Rädern, die von einer Lokomotive geschoben werden, beträgt die Höchstgeschwindigkeit bei der Räumung 30 km/Std.

   Schneeschleudern dagegen dürfen bei der Arbeit nur bis zu 15 km/Std. fahren.

6. **Mannschaftswagen**

   Falls den Schneeräumern außer der unter 3. aufgeführten Begleitung noch Arbeitskräfte mitgegeben werden, ist im Bedarfsfalle auch ein Mannschaftswagen für die Unterbringung der Arbeiter mitzuführen.

7. **Beschränkung in der Verwendung von Lokomotiven**

   Die Schneeräumer dürfen wegen Entgleisungsgefahr durch zu großen Schneestanddruck (besonders bei einseitiger Räumung!) mit höchstens zwei Lokomotiven geschoben werden.

8. **Bestimmungen für elektrisch betriebene Strecken**

   a) Bei Fahrten mit arbeitenden Schneeräumern auf eigenen Rädern und Schneeschleudern ist die Fahrleitung auszuschalten.

   b) Die Abdeckung der Schneeräumer sowie das Dach der Schneeschleudern dürfen nur betreten werden, wenn die Fahrleitung abgeschaltet und durch Erdungsstangen geerdet sind.

Anlage 6

. . . . . .

(Bahnmeisterei)

. . . . . .

(im Rba-Bezirk)

Zusammenstellung

der für die Schneeräumungsarbeiten vorgesehenen Kräfte und Geräte im Bezirk der Bahnmeisterei . . . . . .

nach dem Stande vom . . . . . .

(Zusammenstellung der Schneeräumer-Kräfte)

Vorbemerkungen

1. Die Zusammenstellung der Schneeräumer-Kräfte ist alljährlich nach dem Stande vom 15. 8. von der Bm zu berichtigen und zum 1. 9. j. J. der Rbd — A — vorzulegen. Die Fachverwaltung prüft die Zusammenstellung und überträgt die Endsummen in eine „Gesamtzusammenstellung der für Schneeräumungsarbeiten vorgesehenen Kräfte im Bezirk der Rbd" — Anlage 2 —.

   Die Zusammenstellungen der Bm und die Gesamtzusammenstellung sind bis 15. 9. j. J. der Rbd — B+V — vorzulegen, die sie nach Überprüfung zurücksendet.

   Von der Gesamtzusammenstellung sind Abschriften für die Reichsbahnämter beizufügen.

2. Da je nach den Witterungsverhältnissen die Zahl der Hilfskräfte verschieden sein muß, ist zu unterscheiden

   Einsatzstufe 1:

   Bei leichtem Schneefall, leichtem Frost und ruhiger Luft — hauptsächlich für die Bahnhöfe —.

   Einsatzstufe 2:

   Bei starkem Schneefall und Schneetreiben, leichten Verwehungen, sowie stärkerem Frost — auf Bahnhöfen und Strecken —.

   Einsatzstufe 3:

   Bei Katastrophen, Schneesturm, starken Verwehungen, verbunden mit Streckensperrungen, Stillegung des Ablaufbetriebes usw und starkem Frost — auf Bahnhöfen und Strecken —.

3. Die Zusammenstellung der Schneeräumer-Kräfte ist getrennt für die Einsatzstufen 1—3 aufzustellen.

   In Einsatzstufe 1 ist aufzunehmen die Zahl der Aufsichtskräfte, Sicherungsposten und Kräfte für das Gangbarhalten der Anlagen, die sich unaufgefordert zu melden haben; dazu die Zahl der Schneekehrer, deren Aufruf bei Stufe 1 zusätzlich notwendig erscheint.

   Für die Stufen 2 und 3 sind außer den Kräften der Bahnmeisterei noch die aller anderen Rb-Stellen (auch Amt, Rbd) im Bm-Bereich einzusetzen, die

   a) über ausreichendes Seh- und Hörvermögen verfügen und sonst körperlich hinreichend tauglich und rüstig für solchen Einsatz sind und

   b) nach ihrer dienstlichen Tätigkeit für solche Noteinsätze abkömmlich sind.

   Weiterhin sind mit Betrieben, Gemeinden usw Vereinbarungen über Gestellung von betriebsfremden Hilfskräften, die insoweit den Bedingungen unter a) entsprechen müssen, zu treffen; die Vereinbarungen sind alljährlich vor Berichtigung der Zusammenstellungen neu abzuschließen. Grundsätzlich muß jede Bahnmeisterei versuchen, auch über den eigenen Bedarf hinaus so viele Kräfte als nur irgend möglich zu gewinnen.

   Die Anzahl der Schneeräumer-Kräfte ist gewissenhaft festzulegen, da sie die Grundlage für die Aufstellung der „Einsatzpläne — Einteilung und Aufruf der Kräfte für Schneeräumungsarbeiten — (Einsatzplan Schnee) der Bahnhöfe" bildet — Anlage 3 —.

   Bei der Ermittlung des Bedarfs an Sicherungsposten sind die Bestimmungen der ASA 551 zu beachten; dementsprechend müssen ausreichend ausgebildete Rb-Kräfte vorgesehen werden. Von der Gestellung von Sicherungsposten bei Schneeräumarbeiten kann nur bei den Posten abgesehen werden, für die es lt Bahnhofsbuch durch das Amt zugelassen ist.

4. **Seiten 58—59**

   Zu Spalte 1:

   Da bei Stufe 1 die freie Strecke im allgemeinen nicht geräumt zu werden braucht, sind in der Zusammenstellung für Stufe 1 keine Abschnitte der freien Strecke aufzuführen. In die Zusammenstellungen der Stufen 2 und 3 sind sie stets aufzunehmen.

   Zu Spalten 2—4:

   Es sind jeweils die Längen einzutragen, die geräumt werden müssen; bei Stufe 1 hauptsächlich Bahnhofsgleise, bei Stufe 2 und 3 außerdem Streckengleise.

   Zu Spalte 4:

   Bei Bahnhöfen ist die Gleislänge einzusetzen.

   Zu Spalten 5—7:

   Angaben nur in der Zusammenstellung für Stufe 1 notwendig.

   Zu Spalte 8:

   Anzahl der erforderlichen ständigen Schutzwachen nur bei Stufe 1 eintragen.

Zu Spalten 22—23:
Vermerken, wie die Kräfte der Sp 19—21 alarmiert werden (Fernsprecher Ruf . . . . . ., Boten usw).

Zu Spalten 39:
Ergebnis Sp 9 abzüglich Summen der Spalten 15, 19, 26, 29, 32, 35.

Zu Spalte 40:
Ergebnis ~~Sp 10~~ abzüglich Summe der Spalten 16 und 20.

Zu Spalte 41:
Ergebnis Sp 11 abzüglich Summe der Spalten 17 und 21.

Anzahl der Geräte

Es sind — nur in der Zusammenstellung für die Stufe 1 — unter
A. die im Geräteverzeichnis der Bm
B. die im Geräteverzeichnis der Bfe im Bm-Bezirk
genannte Zahl der Geräte aufzunehmen. Alljährlich zum 1. 8. melden die Bahnhöfe die Stückzahl der Geräte an die Bm.

Anzahl der reichsbahnseitig vorhandenen Geräte und Betriebsstoffe:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Propan-	Petroleum-	Auftaukästen mit Deckel	Auftaukästen ohne Deckel	Schaufeln	Reiser-	Plasava-	Brechstangen	Kratzen	Laternen, Fackeln	Signalhörner
Auftaugeräte					Besen					
A. Bahnmeisterei (Aufbewahrungsorte nach Streckenmeisterbezirken angeben)										
B. Bahnhöfe										
Bf										
Bf										
Bf										
Bf										
Bf										
Bf										
Bf										
Bf										
Bf										
Bf										

Bahnhof Strecke von ..... nach	von	bis	Gleis bzw Str. Lg km	Anzahl der Weicheneinheiten			Anz. d. erf. ständ. Schneewachen	Mindestbedarf an Schneeräumerkräften bei Einsatzstelle				Zusammen Mindestbed. bei Einsatzstufe ..... Sp 8 + 12
	km			mech.	elektr.	zus.		a Schneekehrer	b Aufs.-kräfte	c Sich.-post.	d Zus. a—c	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Zur Deckung des Bedarfs stellen Betriebe usw:

Betriebe:			Arbeit d. Räten:			Gemeinden:			sonst. Stellen:		
Name	Anzahl Schneekehrer	Anruf	in	Anzahl	Anruf	in	Anzahl	Anruf		Anzahl	Anruf
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36

Reichsbahnseitig sind zur Deckung des Bedarfs vorgesehen:

A. Bahnmeisterei				B. Andere Dienststellen und Reichsbahnbetriebe						
Ständige Schneewachen	Schneekehrer	Aufsichtskräfte	Sicherungsposten	Dienststelle	Schneekehrer	Aufsichtskräfte	Sicherungsposten	Alarmierung bei Tag	Alarmierung bei Nacht	Zusammen A und B
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24

Zusammen Betriebe usw Spalte 26, 29, 32 und 35 Anzahl	Gesamtzahl der einsatzfähigen Kräfte (Reichsbahn- und betriebsfremde Kräfte) Spalte 24 und 37	Es fehlen somit			Bemerkungen
		Schneekehrer	Aufsichtskräfte	Sicherungsposten	
37	38	39	40	41	42

Berichtigt:

..... den .....

Der Vorsteher der Bm

Berichtigt:

..... den .....

Der Vorsteher der Sm

Angegeben:

..... den .....

Der Vorsteher der Bm

Anlage 7

Gesamtzusammenstellung

der von den Bahnmeistereien im Rbd-Bezirk

für Schneeräumungsarbeiten vorgesehenen

Kräfte nach dem Stande vom 15. 8. .....

(Gesamtzusammenstellung der Schneeräumer-Kräfte)

Geprüft:

den .....

Reichsbahndirektion
Verwaltung
des Betriebs- und Verkehrsdienstes

Aufgestellt:

....., den .....

Reichsbahndirektion
Verwaltung
der Bahnanlagen

Einsatzstufe	Im Bezirk der Bahnmeisterei	Bts- bzw Stgl. Lg km	Anzahl der erforderlichen ständ. Schneewachen	Mindestbedarf an Schneeräumer-Kräften				Zusammen Mindestbedarf Sp. 4 und 8
				a Schneekehrer	b Aufs.-Kräfte	c Sich.-posten	d Zus. a—c	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Bm							
	Bm							
	Bm							
	Zus. Eins.-St. 1							
2	Bm							
	Bm							
	Bm							
	Zus. Eins.-St. 2							
3	Bm							
	Bm							
	Bm							
	Zus. Eins.-St. 3							

Einsatzstufe	Im Bezirk der Bahnmeisterei	Zur Deckung des Bedarfs stellen Betriebe usw				Zusammen Spalten 19—22
		Betriebe	Abt. Arbeit der Räte	Gemeinden	sonstige Stellen	
		Anzahl der Schneekehrer-Kräfte				
		19	20	21	22	23
1	Bm					
	Bm					
	Bm					
	Zus. Eins.-St. 1					
2	Bm					
	Bm					
	Bm					
	Zus. Eins.-St. 2					
3	usw.					

Reichsbahnseitig sind zur Deckung des Bedarfs vorgesehen:

A. Bahnmeisterei				B. Andere Dienststellen und Rb-Betriebe				
Ständige Schneewachen	Schneekehrer	Aufsichtskräfte	Sicherungs-Posten	Schneekehrer	Aufsichtskräfte	Sicherungsposten		Zusammen A und B
10	11	12	13	14	15	16	17	18

Gesamtzahl der einsatzfähigen Kräfte (ebenfalls aus betriebsfremden Spalte 18 und 22	Es fehlen noch an			Bemerkungen
	Schneekehrern	Aufsichtskräften	Sicherungsposten	
24	25	26	27	28

Übersicht der im Amtsbezirk vorhandenen Schneeräumgeräte

Bm	Anzahl der Wagenheiten R	elektr.	zus.	Stelle	Anzahl der bei der Reichsbahn (Bm, Bfen usw) vorhandenen Geräte: Propan-	Petroleum- Aufsatzgeräte	Aufsatzkästen mit u. ohne Deckel	Schaufeln	Beiserbesen	Pissavabesen	Brechstangen	Kratzen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
				Bm									
				Bfe									
				Bm									
				Bfe									
				Bm									
				Bfe									
				Bm									
				Bfe									

Anlage 8

RAmt . . . . . .

Bm . . . . . .

Bf . . . . . .

Einsatzplan Schnee

Einteilung und Aufruf der für den Bahnhof . . . . . .
vorgesehenen Kräfte für Schneeräumungsarbeiten.

Vorbemerkungen

1. Der Einsatzplan Schnee wird von der Bm und dem Bahnhof bis zum 25. 8. j. J. aufgestellt. Der Aufstellungsvermerk ist von den Vst der Bm und des Bfs zu unterzeichnen.

   Der Einsatzplan Schnee ist zum 1. 9. j. J. dem Amt zur Nachprüfung vorzulegen, das ihn nach Prüfung und Anbringung eines Sichtvermerkes dem Bf zurückgibt, wo er beim Fahrdienstleiter aufzubewahren ist.

2. Dem Einsatzplan Schnee ist als Anlage ein verzerrter Bahnhofslageplan anzuheften, in dem die Arbeitsbereiche der einzelnen Schneeräumkolonnen farbig darzustellen sind.

3. Der Einsatzplan Schnee ist getrennt für die Einsatzstufen 1—3 aufzustellen; für die großen Bfe sind nötigenfalls je besondere Vordrucke für die einzelnen Stufen zu verwenden.

4. Die Anzahl der für den Bahnhof vorgesehenen Aufsichtskräfte, Sicherungsposten und Schneekehrer wird der bei der Bm vorhandenen „Zusammenstellung der für Schneeräumungsarbeiten vorgesehenen Kräfte im Bezirk der Bahnmeisterei . . . . . ." entnommen.

   Diese Kräfte sind in nachstehendem Einsatzplan Schnee auf die einzelnen Bezirke des Bahnhofs (s. oben Ziffer 2) aufzuteilen. Rb-Beschäftigte sind namentlich anzugeben; bei betriebsfremden Hilfskräften genügt Angabe der Stelle (Betriebe usw), von der die Schneeräumer-Kräfte zu gewinnen sind — mit Angabe der Zahl der Kräfte —.

5. Zu Spalte 1:

   Die einzelnen Bahnhofsbezirke sind dem Bahnhofslageplan (s. oben Ziff. 2) zu entnehmen.

   Zu Spalten 2—5:

   Gleislängen und Anzahl der Weicheneinheiten, im Bezirk Spalte 1.

   Zu Spalte 6:

   Wenn infolge Auswärtswohnens vieler Kräfte bei bedrohlicher Wetterlage oder entsprechender Wettermeldung der schnelle Aufruf während der Nacht in Frage gestellt ist, muß ggf ein Teil der Auswärtswohnenden als abwartende Schneewache eingesetzt werden. Die Stärke ist vom Vst der Bm dem Fahrdienstleiter des Bfs anzugeben. Es sind Räume vorzusehen, wo diese Beschäftigten sich aufhalten bzw ggf übernachten können. Hierfür sind Räume auszuwählen, wo Fernsprechanschluß vorhanden oder wenigstens ein besetzter Fernsprecher in der Nähe ist.

   Zu Spalten 7—10:

   Die Angaben sind der „Zusammenstellung der Schneeräumer-Kräfte im Bezirk der Bahnmeisterei . . . . . ." zu entnehmen und auf die Bezirke nach Spalte 1 aufzustellen.

   Zu Spalten 11—16:

   Die Angaben sind für die Einsatzstufen 1—3 getrennt einzutragen.

   Einsatzstufe 1: Unter A sind anzugeben die Namen der Rb-Beschäftigten, die von der Bm vor Eintritt des Winters angewiesen sind, sich auch außerhalb der Arbeitszeit bei Eintritt von stärkerem Rauhreif, Glatteis oder Schneefall und bei plötzlichem starkem Tauwetter unaufgefordert an den dort angegebenen Stellen (Sp 1) zur Gangbarhaltung der Anlagen einzufinden.

   Unter B sind, wenn notwendig, die Namen der Hilfskräfte anzugeben, die schon bei Einsatzstufe 1 zusätzlich aufgerufen werden, wenn es die Wetterlage erfordert.

   Einsatzstufe 2 und 3: [illegible] den Kräften der Bm noch die der anderen [illegible] die betriebsfremden Hilfskräfte [illegible] Stelle, von der die Hilfskräfte aufzurufen sind, [illegible] der Anzahl der zu [illegible] Kräfte. Die Namen der [illegible] Rottenaufsicht ausgenommen [illegible] die der Sicherungsposten [illegible] zu unterstreichen.

   Dem Einsatz von Aufsichtskräften und Sicherungsposten ist größte Bedeutung beizumessen.

   Die Sicherungsposten sind [illegible] ASA 351 für die [illegible] aber bei Schneeräumungsarbeiten [illegible] der Sicherungsposten [illegible] zur Verfügung stehenden [illegible] der Art der Arbeiten und des [illegible] Einsatz der [illegible] der Bm nicht zur Gestellung [illegible] müssen gemäß ASA 351 Teil 1, § 4 [illegible] zusätzlich [illegible] Fehlen gegenüber dem Minde[illegible] müssen ggf Gleise der Bahnhöfe im nötigen Umfang [illegible] werden.

   Ohne besonderen Sicherungsposten dürfen Rb-Beschäftigte als Schneekehrer nur im Bereich der Posten eingesetzt werden, für die es im Bahnhofsbuch vorgesehen ist.

   Zu Spalte 17:

   Bei stärkerem Schneefall und Frost müssen alle Kräfte auf ihren Aufruf gefaßt und jederzeit erreichbar sein. In Spalte 17 ist anzugeben, wer die Alarmierung vorzunehmen hat und in welcher Reihenfolge dies geschieht. In der Regel wird der Aufruf vom Vst der Bm ausgehen, die Bfe haben jede Mithilfe zu leisten.

   Betriebsfremde Kräfte werden stets durch die Bedienstetenbüros angefordert, wobei die Bfe zur Vermittlung herangezogen werden können.

Die Einsatzpläne sind wertlos, wenn der Aufruf der Hilfskräfte im entscheidenden Augenblick versagt!

6. **Verzeichnis und Alarmplan der bahneigenen Arbeitskräfte für Schneeräumungsarbeiten**

Zur Unterrichtung der einzelnen Betriebsstellen (Posten) des Bahnhofs (Sp 1 des Einsatzplans Schnee) sind diese Aushänge nach Anlage 1 zu übergeben, die von der Bm und dem Bf gemeinsam aufzustellen sind.

In diese Verzeichnisse sind die Angaben der Spalten 11—17 des Einsatzplans Schnee zu übernehmen, soweit es sich um Bh-Kräfte handelt.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bfs-bezirk	Gleis-länge	Anzahl der Weicheneinheiten			Anzahl der erforderl. ständigen Schneeschw.	Mindestbedarf an Schneeräumer-Kräften			
		mech.	elektr.	Zus.		a Schneeräumer	b Aufs.-Kräfte	c Sicher. Posten	d Zus. a—c
						— Stufe 1 —			
						— Stufe 2 —			
						— Stufe 3 —			

11	12	13	14	15	16	17
Name	Vorname	Dienst-stellung	Wohnort	Wohnung	Zu benachr. (Fernsp. Boten usw.)	Bemerkungen Art der Alarmierung
			Stufe 1			
A. Beschäftigte, die sich zur Geschäftshaltung der Anlagen unaufgefordert zu melden haben.						
B. Sonstige Arbeitskräfte für Schneeräumungsarbeiten.						
			Stufe 2			
			Stufe 3			

Geprüft: ....., den .....
Reichsbahnamt

Aufgestellt: ....., den .....
Vst der Bm — Vst der Bm

Anlage 9

Bm .....

Bf .....

Verzeichnis

und Alarmplan der Rb-Beschäftigten für den Einsatz
von Schneeräumungsarbeiten
Bezirk/Bmstw. .....

1	2	3	4	5	6	7
Name	Vorname	Dienst-stellung	Wohnort	[illegible]	[illegible]	[illegible]
			Stufe 1			
A. Beschäftigte, die sich zur Geschäftshaltung der Anlagen unaufgefordert zu melden haben.						
B. Sonstige Arbeitskräfte für Schneeräumungsarbeiten						
			Stufe 2			
			Stufe 3			

Angaben der Sp. 11—17 des Einsatzplans Schiene entnehmen, jedoch nur soweit es sich um Rb-Kräfte handelt.

Verantwortlich für die Sicherung der eingesetzten Kräfte ist: [illegible]

Stellvertreter der Bm

Anlage 10

Übersichtskarte
über
die durch Schnee und Frost gefährdeten Streckenabschnitte
im Bezirk der Bahnmeisterei

Zeichenerklärung:

← — = Windrichtung bei Schneeverwehungen
⌒⌒⌒⌒⌒⌒⌒⌒ = Frosthügelstellen
① = laufende Nr. des Verzeichnisses
▭ = Schneezaun, fest
▭ = Schneezaun, beweglich
|—·—·—·— = Schneezaun, Hecke

Ergänzt und vorgelegt für Winter	am	Unterschrift des Bm-Vorstehers	Geschen am	Rbd — A —
1953—1954				
1954—1955				
1955—1956				
1956—1957				

Anlage 11

Bahnmeisterei

Verzeichnis
über
Betriebsstörungen durch Frost und Schnee

Vorbemerkungen

1. Die Bahnmeisterei führt das Verzeichnis nach dem umstehenden Muster in Heftform. Das Verzeichnis ist laufend zu führen.
2. Die Störungsstellen sind aus der Übersichtskarte zu ersehen.
3. Bei Schneeverwehungen ist die Windrichtung in der Übersichtskarte durch einen ← gekennzeichnet.
4. Die Frosthügelstellen sind in der Übersichtskarte durch einen Querstrich mit einer Wellenlinie ⌒⌒⌒⌒ angegeben.
5. Schneezäune sind in der Längsrichtung der Strecke — rechts, links oder auf beiden Seiten — zu kennzeichnen, entweder ein- oder mehrfach. Sie können auch, wenn es zur besseren Übersicht erforderlich erscheint, auf besonderer Karte dargestellt werden.
6. Auf den Frosthügelstellen an den Querstrichen in der Übersichtskarte sind angekreuzte Zahlen ① mit Angabe des Datums vorzutragen. Diese Zahlen entsprechen den Nummern im Kopf eines jeden Vermerkes im Verzeichnis.
7. Das Verzeichnis ist jährlich bis zum 1. April der Verwaltung Gleise der Rbd zur Einsicht vorzulegen.

Meldung

Nr. lfd.-	Tag:	Strecke:	Stelle:	Beginn:	Ende, Tag, Zeit
1	14. 1. 1941	Bitterfeld-Dessau	km 36.180-km 36.600	Std 21	15. 1. Std 10

	Störungsart: Schneewehung	Kältegrad: —10° Celsius
	Schneehöhe: SO 250 cm	Schneeseite: von km 36-180 bis km 36-450
	„ (allgemein) 40—50 cm	Art: rechts — fest links — beweglich
	Wetterlage (allgemein): Schneegestöber	Höhe: 120—150 cm
	Windrichtung: Ostnordost	Abstand v. Mitte Gleis: 12 m
	Windstärke: Orkanartig	Höhe SO zum Gelände: vom km 36.180-36.4 im Einschnitt 2.50 3.00 m
	Zur Behebung waren eingesetzt:	
	a) Bahneigene Kräfte: Bw Gerten (30)	c) Schneepflüge: Ja/Nein — 1
	b) Betriebsfremde: Gerstend. (30) Unterroch. (40)	d) Schneeschleudern: Ja/Nein
	Folgen: Strecke gesperrt von 14. 1. Std 23 bis 15. 1. Std 5 zwischen Bf Raguhn und Heideburg, ab 5—10 Uhr eingleisiger Betrieb.	
	Sonstige Angaben und Beobachtungen:	

Verfügungen und Mitteilungen

des Ministeriums für Verkehrswesen

Teil: Deutsche Reichsbahn

1956 | Berlin, den 20. Dezember | Nr. 51

Inhaltsverzeichnis

Betrieb und Verkehr

MfV 215

Betr.: Neue Universalkühlwagen Tdhs 856

Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen teilt uns folgendes mit:

[illegible] etwa einem Jahr sind bei den Österreichischen Bundesbahnen Universalkühlwagen Gattung 856.000 in Betrieb. Die Wagen haben an jeder Stirnwand einen [illegible] schwenkbaren Arm [illegible] In der relativ kurzen Zeit, während der [illegible] Wagen verwendet wurden, schon reichlich [illegible] Wagen im Ausland erhielt, [illegible] Wärmeverluste [illegible]

[illegible]

rend jeder Fahrt — **auch bei Verschubfahrten** — geschlossen ist und in geschlossenem Zustand der Sicherheitsbügel über den senkrechten, nach oben stehenden Hebelarm des Drehverschlusses gelegt wird.

Bei Nichtbeachtung dieser Notwendigkeit könnte sich die für angelehnte Tür durch Verschub oder Anfahrstöße öffnen und so feststehende Gegenstände von Bahnsteigen wie z. B. Masten und dergleichen beschädigen. Gleichzeitig würde dann die Tür auf Schienenwand des Wagens, wie dies bereits mehrfach der Fall war, Schäden nehmen.

Alle Eisenbahner, die bei ihrer Arbeit mit solchen Wagen zu tun haben können, sind in geeigneter Weise auf die Besonderheiten dieser Wagen hinzuweisen.

[illegible]

gez. Schertzinger
Leiter der Abteilung

Ausbesserungswerke

MfV 216

Betr.: Dienstvorschrift 946, Teilheft 4: Radsätze, Anlagen

Das Teilheft ist überarbeitet worden, mit seiner Verteilung ist Ende Dezember d. J. zu rechnen.

Die neue Ausgabe enthält im wesentlichen folgende Ergänzungen, Berichtigungen oder Neufestlegungen:

a) Die Bauartreihen der Neubaulokomotiven,

b) die Herstellungs- und Werkgrenzmaße für Achs-, Treib- und Deichselschenkel-Teillängen, -Längen und -Durchmesser,

c) die Längen und Teillängen der Treib-, Kuppel- und Schwingenkurbelzapfen.

Der Verteilungsplan ist gegenüber dem Teilheft 4, Vorschriften, erweitert und enthält folgende Anschriften: Hv M., Hv, Raw, TZA einschl. Versuchsanstalten, Hpt.-Insp. f. Arb. u. techn. Sicherheit, TU, Abt. Rev., Rbd'n, Raw'e, Bw'e, Rb-H- und F-Schulen.

Um zu unterbinden, daß die Dienstvorschriften bei Wechsel des Arbeitsplatzes als persönliche Sache mitgenommen werden und um erforderliche Berichtigungen bei allen Stücken zu gewährleisten, ist in allen Empfangsstellen beim Archiv-Verwalter eine Übersicht der Empfänger mit erhaltener Stückzahl zu führen.

Mit Erscheinen dieses Teilheftes werden die bisherigen Ausgaben (letzte Ausgabe 1941) als ungültig erklärt.

Stellv. des Ministers

(Raw Tr 2 v. 3. 12. 56/31 552)

gez. Lindemann

MfV 217

Betr.: Lok-Treib- und Kuppelzapfen (Berichtigung Dv 946, Teilh. 4, Vorschriften)

Nach den neu aufgestellten Richtlinien für Generalreparaturen an Lokomotiven können in Erweiterung der Dv 946, Teilh. 4, Treib- und Kuppelzapfen aus St C 10.61 oder St 60.11 gefertigt werden.

Im genannten Teilheft ist unter § 5 (4) 2. Absatz hinter St C 10 61 einzufügen: „oder aus St 60.11".

Auf Seite 8 ist außerdem im 2. Absatz von unten die Blattnummer L 08.012 in „LPG 08.042" zu ändern.

Auf Seite 3 des Teilheftes ist unter Berichtigungen die entsprechende Eintragung als 1. Berichtigung vorzunehmen.

(Raw Tr 2 v. 6. 12. 56/31 552)

gez. Dr. Hörstel
Leiter der Hauptverwaltung

Finanzen

MfV 218

Betr.: a) Änderung des RE-Verfahrens ab 1. Januar 1957
b) Wegfall der Lila-Anweisungen ab 1. Januar 1957

a) Die im Anhang XIV der KV I „Zusatzbestimmungen der Deutschen Reichsbahn zum RE-Verfahren" (Seite 103 — Ziff. 1) vorgesehene Regelung, daß Dritte Rechnungsbeträge im RE-Verfahren von Dienststellen der DR ausschließlich zentral über das Konto 3414 der EVK Berlin bei der DN Berlin einziehen, wird aufgehoben. Ab 1. 1. 1957 sind die von den Rb-Stellen im RE-Verfahren zu zahlenden Rechnungsbeträge über das neu eingerichtete Ausgabenkonto der bezirklichen EVK bei der örtlichen Niederlassung der DN einzuziehen.

Um Fehlleitungen zu vermeiden und eine schnellere Erledigung des Zahlgeschäftes zu erreichen, haben die Rb-Stellen als Käufer bei allen Bestellungen und Aufträgen, die sie vergeben und die dem Rechnungseinzug unterliegen, auf den Bestell- und Auftragsscheinen folgenden Vermerk für den Verkäufer anzubringen:

„Der RE-Auftrag ist dem Ausgabenkonto der Eisenbahnverkehrskasse (z. B. Dresden) bei der Deutschen Notenbank in (z. B. Dresden) anzulasten."

Für diesen Vermerk kann auch ein Stempel verwendet werden.

Außerdem muß wie bisher bei Bestellungen, deren Rechnungsbegleichung im RE-Verfahren erfolgt, die Konto-Nr. des Käufers bei der EVK angegeben werden, damit die EVK den Betrag zu Lasten des Käufers abbuchen kann.

Bei bereits abgeschlossenen Lieferverträgen muß der Verkäufer für seine Lieferungen ab 1. Januar 1957 auf die vorstehende Neuregelung sofort schriftlich hingewiesen werden.

b) Die Zuteilung der für die Zahlung von Löhnen usw. benötigten Beträge an die Bfs-Kassen erfolgt ab 1. 1. 1957 nicht mehr durch Lila-Anweisungen, sondern durch die Übersendung eines Verrechnungsschecks der EVK an die Bfs-Kasse zur Verstärkung des A-Kontos.

Gemäß § 9 (1) der KV II forderte bisher die Bahnhofskasse für ihre Auszahlungen im Rahmen des Bargeldplanes einen Zuschuß von der Hauptkasse der RBD mit Zuschußgesuch an. Ab 1. 1. 1957 haben die Bahnhofskassen die Zuschußgesuche nicht mehr an die Hauptkasse der RBD, sondern an die Hauptkasse des Reichsbahnamtes zu übersenden. Das Zuschußgesuch muß den Geldbedarf für 2—3 Tage, im Gegensatz zu der früheren Regelung, aufweisen.

Auf Grund des Zuschußgesuches beantragt das Reichsbahnamt zu Lasten seines laufenden Kontos bei der EVK die Ausstellung eines Verrechnungsschecks durch die EVK auf die Deutsche Notenbank. Die EVK übersendet den Verrechnungsscheck der Bahnhofskasse zur Auffüllung des A-Kontos.

Die selbständig bilanzierenden Rb-Stellen, die eigene Konten bei der EVK haben, beantragen rechtzeitig bei der zuständigen EVK die Ausstellung eines Verrechnungsschecks in Höhe ihres Geldbedarfs für Barabhebungen von Löhnen und Gehältern bei der örtlichen Bankanstalt. Wo die Bereitstellung noch über die Bahnhofskasse erfolgen sollte, erhält die Bahnhofskasse diesen Scheck.

Die noch vorhandenen Bestände an Lila-Anweisungen sind an die Hauptstelle der EVK Berlin zurückzusenden.

(F I-1 1389/56 v. 12. 12. 56/31 411)

gez. Schwarzer
Leiter der Abteilung

Materialversorgung

MfV 219

Betr.: Verbindlichkeit-erklärung des Lieferkataloges für Schrauben

Bezug: Verlg. des MfV — Mv III-1 vom 27. 8. 1956

Die Verbesserung des allgemeinen Lebensstandards kann nur dann schnell und in dem notwendigen Umfang erfolgen, wenn die Produktionsvorbereitung und die Produktion selbst so organisiert und durchgeführt werden, daß rationell gearbeitet und unnötiger Leerlauf ausgeschaltet wird. Es kommt also darauf an, die unter den gegebenen Bedingungen wirtschaftlichste Produktion durchzuführen.

In dem Gesetzblatt I 63 vom 30. 7. 1955 wurde der Beschluß des Ministerrates über Maßnahmen zur Förderung des wissenschaftlich-technischen Fortschrittes in der DDR veröffentlicht, der u. a. besagt, daß das Schraubensortiment einzuschränken ist.

Die Entwicklung der Technik im allgemeinen und der Automatisierung der Herstellung von Schrauben und Muttern im besonderen bedingt eine Verringerung des Schraubensortimentes.

Das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, HV Normteile, hat das Fertigungsprogramm von Schrauben und Muttern in 2 Gruppen aufgeteilt.

Die Auswahlreihe A enthält die vorzugsweise zu verwendenden Schrauben. Diese werden im Handelsprogramm der DHZ als handelsübliche Schrauben bezeichnet. Die Fertigung sowie die Lagerhaltung werden bei der Auswahlreihe A bevorzugt.

Die Auswahlreihe B enthält alle Schraubentypen, die in den kommenden Jahren nach Ermittlung des genauen Bedarfes gänzlich gestrichen oder in einzelnen Fällen in die Reihe A übernommen werden. Ihre Fertigung und Lagerhaltung stehen an zweiter Stelle. Eine kurzfristige Belieferung mit Schrauben und Muttern der Reihe B ist nicht möglich.

Diese in Form eines Lieferkataloges herausgegebene Liste hat der Kommission für Industrie und Verkehr zur Entscheidung vorgelegen und ist mit besonderer Verfügung ab 1. Januar 1957 in diesen Bereichen als vorläufig verbindlich erklärt worden.

Zur Durchführung wird angeordnet:

1. Sämtliche Bedarfsträger für Schrauben haben ihre Bestellungen für 1957 auf der Grundlage des vorgenannten Kataloges vorzunehmen. Bereits erteilte Bestellungen sind zu überprüfen.
2. Bei Neukonstruktionen und Neuentwicklungen ist auf die ausschließliche Verwendung von Schraubensortimenten der Auswahlreihe A zu achten.
3. Die Bestellung und Verwendung von Schraubentypen außerhalb der Reihe A und B setzen die Einholung einer schriftlichen Ausnahmegenehmigung voraus. Anträge sind mit Angabe der Stückzahlen zu richten an das

   Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau,
   HV Normteile,

   Karl-Marx-Stadt, Friedrich-Engels-Straße 83,

   welches verpflichtet ist, binnen 2 Wochen eine Entscheidung zu treffen. Einspruch gegen diese Entscheidung ist nur über den Minister möglich.

   Im innerbetrieblichen Geschäftsverkehr müssen bei Antragstellung die Büros für technische Normung bzw. der Normenbeauftragte mitwirken. Ein Durchschlag ist an die Zentralstelle für Standardisierung im TZA zu senden.

   Im Zusammenhang hiermit wird noch darauf hingewiesen, daß Ausnahmeanträge von nicht DIN-gerechten Abmessungen, die außerhalb des staatlichen Standards liegen, nach wie vor an die Zentralstelle für Standardisierung im TZA zu leiten sind (z. B. wie sie z. Z. für Withworth-Gewinde und Niete vorgelegt werden).

Die Schraubenbetriebe haben die Berechtigung erhalten, für Schrauben der Auswahlreihe B einen Aufschlag von 10 % und für Schrauben, welche weder in der Auswahlreihe A noch in der Auswahlreihe B enthalten sind, einen Aufschlag von 20 % zu berechnen. Einzelheiten regeln die ab 1. Januar 1957 geltenden Preisvorschriften für Schrauben und Muttern.

Der Katalog ist vom Buchhaus Leipzig in Leipzig, Posttach 91, zum Stückpreis von 1,— DM zu beziehen.

(Mv III-2 v. 29. 10. 56/31 702)

gez. Haas
Leiter der Abteilung

Kader

MfV 220

Betr.: Dienstfahrkarten

Für das Jahr 1957 werden neue Dienstfahrkarten ausgegeben.

Die bis zum 31. Dezember 1956 gültigen Dienstfahrkarten mit „blauem" Stempelaufdruck können noch bis zum 31. Januar 1957 benutzt werden, soweit der Austausch nicht rechtzeitig vorgenommen wurde.

(K-III-1/4363/56 Fa v. 11. 12. 56/31 762)

gez. Falkenstein
Hauptreferent

Organisation

MfV 221

Betr.: Dienstbriefbeförderung — DV 103

Um die Sicherheit im EDS-Verkehr zu steigern, ist es notwendig, die Bestimmungen der DV 103 über die Abholung und Auslieferung der Dienstbriefe am Zuge zu ergänzen.

Die Bestimmungen sehen vor, daß diejenigen Beschäftigten der Bahnstellen bei den Gepäckabfertigungen künftig EDS-Beauftragte sind, wo keine besonderen Briefstellen eingerichtet sind, die Beschäftigten der Gepäckabfertigung oder des Bahnhofes, die die Dienstbriefsendungen am Zuge übergeben oder ausliefern sollen, besonders dazu beauftragt sein müssen. Sie haben sich dem Ladeschaffner des Zuges gegenüber mit ihrem Betriebsausweis auszuweisen.

Damit der Ladeschaffner erkennen kann, ob es sich auch wirklich um einen Beauftragten für Dienstbriefsendungen handelt, wird die DV 103 in § 7, Ziffer 4, wie folgt ergänzt:

Am Schluß der Ziffer 4 ist hinzuzusetzen:

Der Betriebsausweis muß in dem Raum für innerdienstliche Vermerke nachstehenden Hinweis erhalten:

„EDS-Beauftragter."

Ohne diesen Vermerk im Betriebsausweis ist die Übergabe bzw. Übernahme der Dienstbriefsendungen durch den Zugbegleiter abzulehnen.

Die Beschäftigten im Berliner S-Bahnverkehr, die mit der Auslieferung und Abholung von Dienstbriefsendungen am Zuge beauftragt sind — ausgenommen die Aufsicht —, tragen eine gelbe Armbinde mit folgendem Aufdruck:

„Deutsche Reichsbahn
(Flügelrad)
EDS-Beauftragter."

Die Armbinden sind von der Abteilung Organisation der Reichsbahndirektion Berlin anzufordern.
Über die Ausgabe der Armbinden ist bei den Dienststellen ein besonderer Nachweis zu führen. Es ist sicherzustellen, daß die Armbinden bei Schichtwechsel gegen Unterschrift im Dienstbuch übergeben werden.

Die Zentrale Kaderabteilung hat mitgewirkt.

(Org-4a 4003/56 v. 5. 12. 56/31 431)

gez. Diedrich
Leiter der Abteilung

MfV 222

Betr.: Änderungen und Ergänzungen zum Lochkartennummernverzeichnis für die Abrechnung der Arbeitskräfte (LA) Anhang I zur DV 125 (2. Berichtigung.)

1. Auf Grund der Anordnung über die Finanzierung und Abrechnung der Kosten der Berufsausbildung der Lehrlinge in den Betrieben der volkseigenen Wirtschaft vom 25. Oktober 1956 (GBl. Teil I, Nr. 96, vom 8. November 1956, Seite 1149) sind folgende Berichtigungen des Lochkartennummernverzeichnisses (LA) durchzuführen und bereits bei der Ausarbeitung der Arbeitskräftepläne für das Jahr 1957 zu berücksichtigen.

Auf **Seite 4** ist im Abschnitt I Kennziffern nachzutragen:

Bei Lochk Nr 01 und Kennziffer 04 — zwischen (ohne Lehrlinge und Nachwuchskräfte) —, Kräfte für die Berufsausbildung — einfügen.

Lochk Nr 06 Kennziffer 06 Abrechnung der Arbeitskräfte für die Berufsausbildung (ohne Lehrlinge).

Im Abschnitt VI Beschäftigungsarten a) Allgemein auf **Seite 6** ist unter Technisches Personal zu streichen:

Lochk Nr 057 Lehrmeister
068 Lehrobermeister

Die Lochk Nr 051 Ausbildungsleiter ist in Ausbildungsleiter für A- und B-Dienst zu ändern.

Auf **Seite 7** ist unter Hilfspersonal zu streichen:
Lochk Nr 406 Lehrausbilder

Unter Sonstiges Personal ist nachzutragen:

Lochk Nr 137 Ausbildungsleiter für Berufsausbildung
138 Lehrobermeister
139 Lehrmeister
143 Lehrausbilder
144 Direktoren, stellv. Direktoren, Abteilungsleiter an Betriebsberufsschulen und Berufsschulinspektoren
145 Betriebsberufsschullehrer
146 sonstiges Personal in allen Einrichtungen der Berufsausbildung (z. B. Heimerzieher, Verwaltungspersonal, Heizer, Reinigungspersonal, Küchenkräfte usw.).

2. Auf **Seite 6** ist unter Produktionsarbeiter bei Gasschweißer (auch Autogenschweißer) die Lochk Nr 050 zu streichen und dafür die Lochk Nr 035 einzusetzen.

Auf **Seite 7** ist unter Betreuungspersonal nachzutragen:

Lochk Nr 142 Reinigungspersonal für Sportanlagen

Beim Verkehrszweig Maschinenwirtschaft ist auf **Seite 9** unter Produktionsarbeiter nachzutragen:

Lochk Nr 279 Dienstfrauen für Triebwagen
315 Transportmeister für Schwerlasttransporte

Beim Verkehrszweig Bahnanlagen ist auf **Seite 11** unter Produktionsarbeiter die Lochk Nr 375 Gleiskraftwagenführer nachzutragen und

unter Hilfspersonal die Lochk Nr 390 Gleiskraftwagenführer zu streichen.

Im Abschnitt VII Nachwuchskräfte und Lehrlinge ist auf **Seite 17** unter Lehrlinge zu streichen:

Bei Lochk Nr 989 Elektrofahrzeugschlosser 2722/05.

Bei Lochk Nr 972 ist Buchhalter (Indust) 5141 zu streichen und dafür Industriekaufmann 5141/4 nachzutragen.

Weiterhin ist unter Lehrlinge nachzutragen:

Lochk Nr 976 Elektromontageschlosser 2722/03

Folgende Berufsnummern sind zu ändern:

2641/11 in 2641/10
2722/01 in 2724
2745 in 2743/02
2722/05 in 2741/03

(Org-3a 4387/56 v. 14. 12. 56/31 203)

gez. I. V. Kaufmann
Hauptreferent

Greifswald 5

Betr.: Verlust eines Dienststempels

Der Dienststempel des Bf Himmelpfort Nr. 1 ist in Verlust geraten und wird hiermit für ungültig erklärt.

(Org 3 v. 7. 12. 56/1150)

gez. Mittwald
Leiter der Abteilung

Wer hat?

Gesucht wird von der Rbd Berlin, Starkstrommeisterei Ost, eine Zug- und Leitspindel-Drehbank, 320 mm Spitzenhöhe, 1500 mm Spitzenweite, evtl. auch ohne Antriebsmotor.

Wir benötigen dringend:
1 Stück Drahtseile, 20 m lang und 12—15 mm stark.
Bw Rathenow 260 oder 340, App 393

Auf dem Wege der Umsetzung wird ein Kettenflaschenzug für 5 t Tragfähigkeit mit Unterflanschkatze, Unterlasche mit Lasthaken gesucht.
Bw Falkenstein (Vogtl) — Ruf 822/29

Wer braucht?

Im Wege der Umsetzung bieten wir an:

Ferienheim mit großem Obstgarten
in Heidenau-Großsedlitz (Sächs. Schweiz).

Zur Einrichtung eines Kinderferienlagers bestens geeignet.

Bw Brandenburg-West, Kaufm. Abt. Kirchmöser.

Im **Bw Eisenach** ist ein neuwertiger Dieselmotor Type 200/4.3 D 60, Nr. 4727, mit 12 PS und 800 U/min verfügbar.

Fachliteratur

Im Februar 1957 erscheint im Fachbuchverlag ein wichtiges Fachbuch für unsere Lokomotiv- und Zugbegleitpersonale von

Hermann Hahn, **Zugfahrdienst,**

ein **Handbuch** für den Dienst der Zugpersonale
in 2 Heften

Heft 1: Grundbegriffe und Vorbereitung zur Fahrt,
etwa 136 Seiten mit 103 Bildern, DIN A 5, kart. 6,40 DM

Heft 2: Die Zugfahrt und Besonderheiten
etwa 128 Seiten mit 84 Bildern, DIN A 5, kart. 5,90 DM

In diesen beiden Heften werden erstmalig die Dienstaufgaben sowohl des Lokomotivpersonals als auch des Zugbegleitpersonals zusammen dargelegt. Für die sinnvoll verbundene Betrachtung beider Aufgabengebiete wird das gegenseitige Verständnis innerhalb des gesamten an der Zugfahrt beteiligten Kollektivs wesentlich vertieft und somit dessen Leistungsfähigkeit erhöht.

Heft 1 erläutert die Grundbegriffe der Bahnanlagen, Fahrzeuge, Bremseinrichtungen usw., laufbahnmäßige Bestimmungen usw. und schafft damit die Basis für das Verständnis des gesamten Zugfahrdienstes. Die Vorbereitung zur Zugfahrt hinsichtlich der Zugbildung, Einteilung der Zugbegleiter, Bremsprobe, des Herstellens des betriebsfertigen Zustands der Lokomotive sind eingehend behandelt, da sie die unerläßliche Voraussetzung für den sicheren Ablauf der Zugfahrt bildet.

In Heft 2 werden alle dienstlichen Handhabungen, besonders der Zugfahrt selbst, erläutert. Hierbei werden die bei der Beförderung der verschiedenen Zugarten vom Lokomotivpersonal zu beachtenden technischen Gesichtspunkte ebenso eingehend besprochen wie die Aufgaben des Zugbegleitpersonals in bezug auf Umgang mit den Reisenden, Fahrkartenprüfung usw. Gründliche Ausführungen über die vielfältigen Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten des Zugfahrdienstes, wie z. B. Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen, Befahren des falschen Gleises usw. sowie eine Erläuterung der fahrdienstlichen Bedingungen im vereinfachten Nebenbahnbetrieb vervollständigen das Buch und machen es zu einem wertvollen Hilfsmittel für alle im Zugfahrdienst Beschäftigten.

Um den Kollegen einen preisgünstigen Bezug dieser wichtigen Qualifizierungsgrundlage zu ermöglichen, wird

bei Abnahmeverpflichtung für beide Hefte auf Bestellungen, die bis zum 15. 2. 1957 eingehen, ein Vorbestellpreis von 9,80 DM für beide Hefte gewährt.

Die Vorbestellungen nimmt jede Buchhandlung sowie das Fachbuchversandhaus, Leipzig O 5, Täubchenweg 83, entgegen. Nach dem 15. 2. 1957 gilt der vorgenannte Einzelpreis für jedes Heft.

LFB

Ehrentafel

Im Kampf um die Erfüllung des Transportplanes der Deutschen Reichsbahn haben sich durch vorbildliche disziplinierte Arbeit ausgezeichnet:

Böhme, Herbert	Lokführer	Bw Bautzen Rbd Cottbus Org 3 v. 6. 12. 1956
Schneider, Siegfried	Lokheizer	Bw Bautzen Rbd Cottbus Org 3 v. 6. 12. 1956

Ich spreche den hier ausgezeichneten Eisenbahnern meinen Dank und meine Anerkennung für ihre hervorragenden Leistungen aus.

Möge ihr Beispiel alle Eisenbahner zur weiteren Verbesserung der Arbeit anspornen.

gez. Kramer
Minister

Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen. Beiträge bis Dienstag jeder Woche, 12 Uhr, einsenden.
Druck: VEB Graphische Werkstätten Berlin, O 17, Mühlenstraße 73 - (204) Ag 130/56/DDR 7.6 2572

Verfügungen und Mitteilungen

des Ministeriums für Verkehrswesen

Teil: Deutsche Reichsbahn

1956 | Berlin, den 29. Dezember | Nr. 52

Inhaltsverzeichnis

Betrieb und Verkehr

MfV 223

Betr.: Veranstaltungen der Mitropa in Warteräumen der Deutschen Reichsbahn

Auf Grund eingegangener Anträge über die Genehmigung von Veranstaltungen in den Warteräumen der Mitropa halte ich es für erforderlich, auf nachstehende Punkte besonders hinzuweisen:

Die Durchführung von Veranstaltungen in den von der Mitropa bewirtschafteten Warteräumen bedarf grundsätzlich der Genehmigung des zuständigen Reichsbahnamtes. Entsprechend den örtlichen Verhältnissen kann eine Genehmigung erteilt werden, wenn die Betreuung der Reisenden nicht beeinträchtigt wird und die Ordnung und Sicherheit auf den Bahnhöfen weiterhin besteht.

Anträge für die Durchführung von Veranstaltungen sind abzulehnen, wenn

1. der Warteraum innerhalb der Bahnsteigsperre liegt, die Bedürfnisanstalten sich innerhalb der Sperre befinden und wenn zwischen Warteraum und Bahnanlagen keine sichere Trennung besteht bzw. überhaupt keine Bahnsteigsperre vorhanden ist;
2. die Gaststätte räumlich beengt ist und bei Durchführung von besonderen Veranstaltungen die Betreuung der Reisenden in Frage gestellt ist;
3. nur ein Warteraum vorhanden ist bzw. der Zugang zu den Räumen, in denen eine besondere Veranstaltung stattfindet, durch diesen Warteraum führt;
4. genügend Gaststätten, die derartige Veranstaltungen durchführen, am Orte vorhanden sind.

Bei der Erteilung von derartigen Genehmigungen ist die Frage der Haftung besonders zu berücksichtigen. Die Deutsche Reichsbahn haftet für jeden Schaden, den Personen auf Reichsbahngelände erleiden, sofern ein Verschulden der Reichsbahn vorliegt.

Darüber hinaus können die Grundsätze der Gefährdungshaftung der RHG Anwendung finden, wenn das schädigende Ereignis beim Betrieb eingetreten ist. Befinden sich demnach die Warteräume oder der Zugang in unmittelbarer Nähe der Betriebsgleise, so sind grundsätzlich keine Genehmigungen zu erteilen.

Anträge auf Durchführung von Veranstaltungen sind beim zuständigen Reichsbahnamt mindestens 14 Tage vorher **schriftlich** zu stellen. Einsprüche gegen Ablehnung sind von der zuständigen Reichsbahndirektion zu entscheiden; die Entscheidung gilt als verbindlich.

Für die privat bewirtschafteten Warteräume trifft diese Anweisung ebenfalls zu.

Die Abteilung Recht und die Hauptinspektion für Arbeitsschutz und technische Sicherheit haben mitgewirkt.

Der Staatssekretär
(B+V V-4 v. 11. 12. 5631 429)

i. V. gez. Lehmann
Hauptverwaltungsleiter

MfV 224

Betr.: Bestellung und Meldung von Tiefladewagen sowie Nachweis in den wagendienstlichen Arbeitsunterlagen

Bei der Bestellung und Meldung der Tiefladewagen sowie ihrem Nachweis in den wagendienstlichen Arbeitsunterlagen sind folgende Bestimmungen zu beachten:

1. **Bestellung, Bedarfsmeldung, Zuweisung**

Der Bedarf an Tiefladewagen ist durch die Verkehrstreibenden mindestens 7 Tage vor dem Bedarfstag schriftlich bei der für den Versandbahnhof zuständigen Wagenverteilungsstelle der Rbd anzumelden. Die Bestellfrist beginnt an dem Tage, an dem die Bestellung mit den vorgeschriebenen Angaben bei der Wagenverteilungsstelle eingegangen ist. Dabei sind Versandbahnhof, Art, Gewicht, Länge, Breite und Höhe des Gutes, Empfangsbahnhof und Verladetag anzugeben. Mit der Bedarfsanmeldung ist eine Skizze einzureichen, aus der die Maße des Gutes zu ersehen sind.

Sendungen nach SMGS Artikel 5 § 1 (3) und (4), die auf Tiefladewagen befördert werden sollen, sind in der gleichen Weise, jedoch spätestens einen Monat vor dem Bedarfstag, anzumelden.

Die Frist für die Abbestellung von Tiefladewagen endet 3 Tage vor dem Bedarfstag.

Bei der Güterabfertigung eingehende Bestellschreiben und Skizzen sind unverzüglich an die Wagenverteilungsstelle der Rbd weiterzuleiten. Der Einsender ist davon durch die Güterabfertigung zu verständigen.

Die Bestellung ist vorerst nicht in das Wagenbestellbuch einzutragen.

Die Wagenverteilungsstelle prüft, ob für die zu verladende Sendung unbedingt Tiefladewagen erforderlich sind.

Ist der Transport auf einem anderen Wagen als Sendung mit Lademaßüberschreitung möglich, so ist dieser Beförderungsart der Vorrang zu geben, wenn der verwendbare Tiefladewagen anderweitig benötigt wird. Bei der Vielzahl der zur Beförderung kommenden Güter, für die unbedingt Tiefladewagen gestellt werden müssen, ist es notwendig, daß diese Anordnung gewissenhaft befolgt wird.

In Zweifelsfällen und in den Fällen, wo die Beurteilung besondere technische Kenntnisse erfordert, sind die Anträge der Verwaltung der Wagenwirtschaft der Rbd zur Beurteilung vorzulegen. Anträge für Sendungen, die auf Tiefladewagen

a) mit Lademaßüberschreitung,

b) von Bahnhöfen der DDR nach Westdeutschland, Westberlin oder dem Ausland,

c) von Westdeutschland nach Westberlin oder umgekehrt

befördert werden sollen, sind in jedem Fall der Verwaltung der Wagenwirtschaft der Rbd zu übergeben. Das gilt auch für Sendungen mit Lademaßüberschreitungen, die auf anderen Wagen befördert werden sollen.

Wenn die Wagenverteilungsstelle bzw die Verwaltung der Wagenwirtschaft die Beförderung der Sendung auf Tiefladewagen für notwendig erachtet, ist der Bedarf unverzüglich durch die Wagenverteilungsstelle bei der Hauptdispatcherleitung anzumelden. Bei der Bestellung sind Versandbahnhof, Besteller, Art, Gewicht, Länge, Breite und Höhe des Gutes, Empfangsbahnhof, Verladetag, Art des erforderlichen Wagens (gekröpft bzw nichtgekröpft) sowie zulässige Höhe der Ladefläche über SO und ggf die Nummernreihe geeigneter Wagen anzugeben. Hierüber ist ein Nachweis über Tiefladewagen zu führen.

Die Hauptdispatcherleitung vermerkt die Bestellung in dem Nachweis über Tiefladewagen und gibt der Wagenverteilungsstelle die Bestellnummer bekannt.

Über Bestellungen zu b) und c) ist außerdem von der Verwaltung der Wagenwirtschaft fernschriftlich die Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft zu unterrichten.

Sobald feststeht, von wo der Tiefladewagen zulaufen soll, gibt die Hauptdispatcherleitung der Wagenverteilungsstelle die Zuweisung, die in den Nachweis über Tiefladewagen einzutragen ist. Die Versandgüterabfertigung ist von der Wagenverteilungsstelle unverzüglich über die Zuweisung zu unterrichten. Diese ist in das Wagenmeldebuch einzutragen. Der Zulauf ist durch die Hauptdispatcherleitung, die Wagenverteilungsstelle und die Versandgüterabfertigung zu überwachen. Den Eingang des Wagens hat die Güterabfertigung der Wagenverteilungsstelle und diese der Hauptdispatcherleitung sofort fernmündlich mitzuteilen. Über den Eingang von Tiefladewagen fremder Verwaltungen ist die Hauptdispatcherleitung zu verständigen.

Die Güterabfertigung hat den Tiefladewagen an dem Tage, an dem sie ihn dem Besteller zuteilt, in das Wagenbestellbuch einzutragen, jedoch nicht als Bedarf oder Bestand zu melden.

2. **Bestandsmeldung, Ein- und Ausgang von bzw nach fremden Verwaltungen, Verfügung, Beförderung sowie Außerbetriebsetzung**

Der Eingang beladener Tiefladewagen ist sofort durch die Empfangsgüterabfertigung, unter Angabe der Wagennummer, der Wagenverteilungsstelle und von dieser der Hauptdispatcherleitung zu melden. In der gleichen Weise sind zu melden

a) der Eingang und Ausgang von bzw nach fremden Verwaltungen (von der Grenzabfertigung),

b) die Zuführung zu den Ausbesserungsstellen sowie die Rückgabe (von der für die Ausbesserungsstelle zuständigen Güterabfertigung) und

c) alle Unregelmäßigkeiten.

Die Verfügung der Tiefladewagen obliegt der Hauptdispatcherleitung. Sie hat Aufschreibungen über alle Tiefladewagen der DR sowie fremder Verwaltungen, solange sie sich auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn befinden, zu führen.

Die Wagenverteilungsstelle führt Aufschreibungen über alle Tiefladewagen, die sich in ihrem Bezirk befinden.

Tiefladewagen sind als Vorlangwagen zu bezetteln und zu befördern. Ist in besonderen Fällen die Beförderung als Sonderplanwagen erforderlich, so ist der Beförderungsplan allen beteiligten Wagenverteilungsstellen und Bahnhöfen fernschriftlich bekanntzugeben. Der Abgang leerer und beladener Tiefladewagen ist von der Versandgüterabfertigung sofort fernschriftlich der Empfangsgüterabfertigung und der für diese zuständigen Wagenverteilungsstelle sowie der Hauptdispatcherleitung zu melden. Bei Abgang nach fremden Bahnen ist die Grenzgüterabfertigung sowie deren Wagenverteilungsstelle fernschriftlich zu verständigen. Die Unterrichtung der für die Versandgüterabfertigung zuständigen Wagenverteilungsstellen hat fernmündlich zu erfolgen.

Die Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der DR hat mitgewirkt.

In den GWV I §§ 6 und 38 ist auf diese Verfügung hinzuweisen.

(B+V - II - 1c v. 15. 12. 56)

gez. Semper
Betriebsleiter der DR

Halle 9

Betr.: Verlust von Fahrkartenlochzangen

Vom Bf Bitterfeld sind die Fahrkartenlochzangen Zg Bt. Nr. 76, 80 und 49 in Verlust geraten. Durch Nachprüfen des Zaagenzeichens auf den Fahrkarten und in anderer Weise ist nach den Lochzangen zu forschen und diese bei ihrem Wiederauffinden an den Bf Bitterfeld mit Bericht einzusenden.

(B+V - IVa 2 Vpfl 2 v. 24. 11. 56)

i. V. gez. Brauer
Dezernent

Güterverkehr

MfV 225

Betr.: Neuausgabe der Vorschriften für den Kraftwagenverkehr der Deutschen Reichsbahn (DV 769)

Die Vorschriften für den Kraftwagenverkehr (DV 769) werden mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1956 an neu herausgegeben. Der Eingang ist zu überwachen. Die beteiligten Beschäftigten haben sich mit den Vorschriften sofort vertraut zu machen.

Die Reichsbahnstellen, die Kraftwagenleistungen in Anspruch nehmen, haben die in den neuen Vorschriften vorgesehenen Beförderungspapiere selbst auszufertigen.

Verteilungsplan:

Reichsbahndirektionen
Reichsbahnämter
Verkehrskontrollen II
Kraftverkehrsstellen
Selbständige Güterabfertigungen
Güterabfertigungen der Bahnhöfe der Rangklassen I und II
Kraftwagenbetriebswerke
Bahnbetriebswerke } bei denen Reichsbahn-Kraftwagen beheimatet sind.
Bahnbetriebswagenwerke }

(B+V IVa-3 Vkk 612/56 v. 13. 12. 56)

gez. Krenn
Leiter der Abteilung

Organisation

Halle 10

Betr.: Dienststellenorganisation

Mit Einführung des Sommerfahrplanes am 2. 6. 1957 werden die unbesetzten Hst

„Reinsdorf Hst" in „Reinsdorf (b Wittenberg)" und
„Reinsdorf (b Wittenberg) Nord" in
„Reinsdorf-Braunsdorf"

umbenannt.

(Org-2a Ogo 14/56 v. 5. 12. 56)

gez. Jura
Leiter der Abteilung

Bahnärztlicher Dienst

Bäd 12

Betr.: Praktische Hörprüfung

Der § 20 der DV 107 (Tauvo I, 1952) „Praktische Hörprüfung nach Wiederholungsuntersuchungen" wird hiermit außer Kraft gesetzt. Die praktische Hörprüfung ist demnach ab sofort nicht mehr als Tauglichkeitsuntersuchung zulässig.

(BAD — Der Chefarzt 64/121 v. 10. 12. 56)

gez. Dr. Kretschmer

Wer hat?

[illegible] auf dem Umsetzungswege.

1 Waagen mit Gewichten
1 [illegible]

Bw Dresden, Dresden-A. 1, Rosenstraße 65b
Ruf: 270 371 2418

Wer braucht?

Bw Kamenz bietet an

1. Laufkatze, einspurig, reparaturbedürftig, mit [illegible]
2. 1 gasbeheizten Schmelzofen für Lagermetalle, Höhe: 400 mm, Durchmesser: 300 mm, reparaturbedürftig

Ruf: 829 118

Ehrentafel

Im Kampf um die Erfüllung des Transportplanes der Deutschen Reichsbahn haben sich durch vorbildliche disziplinierte Arbeit ausgezeichnet:

Prautsch, Willi	Lokheizer	Bw Halle G Rbd Halle Org-3 Aba v. 11. 12. 56
Bauer	Lokführer	Bw Parchim Rbd Schwerin Org-3a Abaa v. 12. 12. 56

Ich spreche den hier ausgezeichneten Eisenbahnern meinen Dank und meine Anerkennung für ihre hervorragenden Leistungen aus.

Möge ihr Beispiel alle Eisenbahner zur weiteren Verbesserung der Arbeit anspornen.

gez. Kramer
Minister

Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen. Beiträge bis Dienstag jeder Woche, 12 Uhr, einsenden.
Druck: VEB Graphische Werkstätten Berlin, O 17, Mühlenstraße 73 · (204) Ag 130/56/DDR 7,6 2023

1. Abschnitt

Zu § 1 (2): Die Begriffe „Betriebsdienst" und „Fahrdienst" wurden neu aufgenommen.

Zu § 2 (1): An Stelle des bisherigen Betriebsbeamten wurde der Begriff „Betriebseisenbahner" aufgenommen (s auch Anl 1).

Zu § 2 (2): Dieser Paragraph behandelt die grundsätzlichen Pflichten des Betriebseisenbahners in einer klareren Fassung. Hier ist die persönliche Verantwortung des einzelnen verankert und die große politische Aufgabe des Betriebseisenbahners herausgestellt, die er erfüllt in der Sorge um die Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes.
Ein Eisenbahner, der seine Bestimmungen nicht ausreichend beherrscht und sie in der Praxis nicht verantwortlich anzuwenden versteht, stellt eine Gefahr dar für die Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn. Das eingehende theoretische und praktische Studium der FV gibt uns das Rüstzeug zur Erfüllung unserer hohen Pflichten, die wir bei der Durchführung der in unserer fortschreitenden Entwicklung vor uns stehenden großen Transportaufgaben haben.

Zu § 3 (5): Erstmalig sprechen die neuen FV von „Ausweichanschlußstellen" als von Bahnanlagen, wo Züge ein an das Streckengleis angeschlossenes Gleis unter Freigabe des Streckengleises für einen anderen Zug bedienen „dürfen". Ausnahmsweise ist man hier von der grundsätzlichen Forderung des § 3 (5) abgegangen und gibt das Streckengleis für einen anderen Zug frei, obwohl keine Abzweigstelle vorhanden ist. Das Ausweichen in Anschlüssen hat sich zur Vermeidung von längeren Streckensperrungen, die die Durchlaßfähigkeit der Strecke erheblich herabsetzen, in Einzelfällen als notwendig erwiesen. Die Einrichtung einer regulären Abzweigstelle würde einen erheblichen Personal- und Materialaufwand erfordern, der in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zum betrieblichen Nutzen steht. Im Interesse einer größtmöglichen Betriebssicherheit sind für die Bedienung solcher „Ausweichanschlußstellen" sicherungstechnische Bedingungen zu erfüllen, die über den Rahmen der für „Anschlußstellen" geforderten Sicherungen hinausgehen.

Außerdem muß die für die Ausweichanschlußstelle von der Rbd aufzustellende Betriebsanweisung in jedem Einzelfalle vom Ministerium für Eisenbahnwesen geprüft und genehmigt werden [s auch unter „Sperrfahrten" in § 31 (21)].

Zu § 4 (2): Die Schienenlastkraftwagen wurden aufgenommen.

Zu § 4 (4): — alt — Die Bestimmungen über fahrbare Gleisbaugeräte wurden — weil zweckmäßiger — in den 7. Abschnitt [§ 99 (5)] aufgenommen.

Zu § 5 (1): Schienenlastkraftwagen aufgenommen.

Zu § 5 (3): Letzter Absatz.
Verfahren des Verkehrens von Zügen im Plan anderer Züge auf alle Züge ausgedehnt.

Zu § 5 (9): Der Wortlaut über die Rangordnung wurde vereinfacht. Hierdurch ist den vielseitigen Wünschen, die starre Aufzählung der gattungsmäßigen Rangordnung wegzulassen und die Anordnung durch eine fortschrittliche, zeitgemäße Bestimmung zu ersetzen, Rechnung getragen. Den Fahrdienstleitern ist jetzt zweckmäßiges Handeln möglich, und die zugleitenden Stellen haben mehr als bisher die Möglichkeit, von Fall zu Fall betriebsförderliche Entscheidungen zu treffen. (Wichtig für die zukünftige Handhabung des Fahrdienstes im Dispatcherverfahren.)

Zu § 6 (5): Als weiteres Muster zu Anl 2 Listenfahrplan übernommen. Wegen ihrer Bedeutung für eine einheitliche Aufstellung der Buchfahrpläne und wegen ihrer Wichtigkeit für die gesamte Durchführung des Fahrdienstes und da erfahrungsgemäß der Sonderdruck der Vorbemerkungen im Bedarfsfall oft nicht zur Hand ist, wurden die „Vorbemerkungen zum Buchfahrplan" als Anlage 2 vor der Darstellung der Musterbuchfahrpläne in die neue FV aufgenommen. Eine genaue Kenntnis der Vorbemerkungen und des Inhaltes des Buchfahrplans ist für jeden Betriebseisenbahner unerläßlich. Die übrigen Eisenbahner müssen diese Anordnung in den Grundzügen ebenfalls beherrschen.

Zu § 6 (8): Verteilerlisten für Fahrpläne usw auf alle Dienststellen ausgedehnt.
Die „Bestätigungskarte" ist als neue Anlage 4 übernommen.

Zu § 6 (9): Zweiter Absatz.
Da die Merktafeln häufig zu klein sind, um alle Sonderzüge eines Tages aufnehmen zu können, hat die Bestimmung in § 6 (9), nach der erledigte Zugfahrten nicht auszulöschen, sondern durchzustreichen sind, in den neuen FV folgenden Wortlaut erhalten: „Erledigte Zugfahrten sind durchzustreichen; nur bei Platzmangel dürfen sie gelöscht werden". Da die Verwendung von Kreide nicht vorgeschrieben ist, kann auch erforderlichenfalls ein Zettel mit den entsprechenden Eintragungen an die Merktafel geheftet werden.

Letzter Absatz.
Auf die bisherige Wiederholung der Bestimmungen der Bahnbewachungsvorschrift über das Öffnen von Anrufschranken wurde verzichtet.

2. Abschnitt

Zu § 7 (1): Dem Dienstvorsteher unterstehen häufig außer seinem Bf auch andere Dienststellen und Betriebsstellen (Bfe, Abzw, Bk, Schrankenposten usw.), daher Erweiterung des 1. Satzes.

Zu § 8 (3): Auf Einsichtnahme der Befehlsbücher besonders hingewiesen.

Zu § 8 (4): Dienstbuch in „Dienstübergabebuch" geändert, weil zutreffender und um Verwechslungen mit dem Dienstbuch nach der Bahnbewachungsvorschrift zu vermeiden.

Zu § 8 (6): Dienstübergabe in allen Zugmeldebüchern vorgeschrieben.

Zu § 9 (3): Die Anwendung des Befehlsstabes ist jetzt für alle Züge angeordnet.

Zu § 10 (4): Als Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt wurde die Aushändigung der Befehle Aa, Ab und B aufgenommen.

Zu § 10 (5): Im 1. und 2. Absatz „oder Schutzhaltsignale" gestrichen. Diese Signale werden mit Befehl Ad angekündet.

Zu § 10 (6): — alt — Letzter Satz des 1. Absatzes gestrichen, weil der Vordruck entsprechenden Vermerk enthält.

Zu § 10 (6): 1. Absatz.
Hinweis wegen vierfacher Ausfertigung der Befehle beim Nachschieben aufgenommen.

4. Absatz.
Zur Erhöhung der Verantwortlichkeit im Interesse der Betriebssicherheit nur Zugführer oder Lokführer zum Ausstellen schriftlicher Befehle am Signalfernsprecher zuständig.

Zu § 10 (7): 3. Absatz.
Um Zweifel über die unmittelbare Aushändigung der Befehle A zu beheben, wurden Befehle Ab und Ac aufgeführt.

4. Absatz.
Hinweis auf Aushändigung der Befehle [§ 22 (12)] aufgenommen.

Zu § 10 (7): — alt — Letzter Absatz wurde nach § 10 (2) übernommen.

Zu § 11 (2): 2. Absatz:
Bestimmung über Ablehnung vorschriftswidriger Meldungen und Aufträge aufgenommen.

Zu § 11 (6): Bei Blockstellen Quittungsverzicht für das Mitlesen klargestellt.
Beispiel für die Abgabe einer Zugmeldung aufgenommen, weil Zugmeldeverfahren hierin von Fernschreibvorschrift abweicht.

Zu § 11 (8): Führung des Fernsprechbuches vereinfacht.
2. Absatz.
„Zugfahrtensicherungsbuch" (s Anl 15) aufgenommen.

Zu § 11 (9): Durch weitere fahrdienstliche Unterlagen übersichtlich ergänzt.

Zu § 13 (3): Die Zeit für das Anbieten wurde dem praktischen Bedürfnis angepaßt [s auch § 16 (3)] — (Abläuten).

Zu § 13 (5) und (6):
Die Vereinfachung des Anbietens nach Dienstruhe gilt auch für (6). Der Hinweis, daß diese Form ohne Rücksicht auf die Zeit anzuwenden ist, geht aus dem neuen Zusatz [Kleindruck am Schluß der Ziff (6)] ohne weiteres hervor.

Zu § 13 (7): Um auch jeden Zweifel bei der Annahme auszuschließen, wurde dieser Hinweis zu (5) und (6) wiederholt.

Zu § 13 (8): 1. Absatz.
Die Praxis hat gezeigt, daß die zeitliche Beschränkung von 2 Min nicht immer ausreicht, sie kann bedenkenlos wegfallen, – da auch beim Wegfall der Grenze von 2 Min für die Beachtung der Ankunft für das Anbieten des Gegenzuges trotzdem die zeitliche Begrenzung nach (3) — 5 Minuten vor der mutmaßlichen Ab- oder Durchfahrtszeit — maßgeblich bleibt. Die neue Fassung des letzten Satzes läßt keinen Zweifel offen, welcher Zug gemeint ist.
Die Maßnahmen zu (8) sind wegen der Personalbesetzung auf den Bahnhöfen nötig.

Letzter Absatz.

In das Zugmeldebuch, Spalte 8, ist künftig nur noch die Bedingung einzutragen, weil die Zeit der Annahme wie im Regelfalle in Spalte 3 eingetragen wird.

Zu § 13 (9): Eine wichtige Änderung in den neuen FV stellt die Aufnahme der Bestimmungen über das bedingte Anbieten und Annehmen beim Nachfahren von Zügen auf Strecken mit Streckenblockung dar, wenn sich zwischen den beiden benachbarten Zugmeldestellen eine Blockstelle befindet. Ähnlich dem Verfahren bei spitzer Kreuzung wird in dem Anbietetelegramm die Bedingung vorausgeschickt „Wenn Z 14 in B ak, ...". Die Annahme des zweiten Zuges erfolgt ebenfalls nur unter der Bedingung, daß er erst dann abfährt, wenn der erste in B angekommen ist, d. h. sich unter Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet. Dabei ist unbedingt zu beachten, daß dieses bedingte Anbieten und Annehmen beim Nachfahren nur angewendet werden darf, wenn der bedingt angebotene Zug auf Signal fährt und der vorausgefahrene nicht nach § 14 (5) zurückzumelden ist.

Zu § 13 (10): Das Eintragen verweigerter Züge wurde aus Sicherheitsgründen über den ganzen Spaltenbau des Zugmeldebuches vorgeschrieben (s Muster in Anlage 17).

Zu § 13 (11): Verfahren über Rücknahme der Annahme eines Zuges aufgenommen.

Zu § 14 (3): Die bisher in den BluStV enthaltenen Merkblätter für die Dienträume mit Streckenblockfeldern wurden, weil sie in den neuen BluStV nicht mehr aufgenommen werden, in die FV übernommen.

Zu § 14 (4) c):

Aufnahme einer zusätzlichen Bestimmung über den Zeitpunkt des Rückmeldens, wenn ein Ersatzsignal bedient wurde.

Zu § 14 (4): Zusätzliche Anordnung aufgenommen für die Fälle, in denen der Fahrdienstleiter die Haltstellung des Einfahrsignals nicht feststellen kann.

In Übereinstimmung mit § 13 (3) wurden 4 Min in 5 Min geändert.

Zu § 14 (5) c): — alt — Gestrichen, weil in e) und d) neu gefaßt. Der letzte Satz „wenn ein Hauptsignal nicht auf Fahrt gestellt werden darf, weil es verboten ist" trifft nur für Sperrfahrten, die nicht bis zum nächsten Bahnhof fahren, und für zurückkehrende Schiebelok zu.

Diese Fälle werden nicht nach § 14 zurückgemeldet.

Zu § 14 (7): Durch Änderung in der Aufzählung von § 14 (5) mußten auch die Bestimmungen über das Aufheben des Rückmeldens angepaßt werden. Sie wurden außerdem übersichtlicher als bisher dargestellt.

Zu § 14 (9): Letzter Absatz.

Eintrag über Meldung des Wärters und Auftrag des Fahrdienstleiters in das Zugfahrtensicherungsbuch vorgeschrieben.

Zu § 14 (11): Kennwort zweckmäßiger in „mit besonderem Wortlaut" geändert und unter a) beide Arten der Verwendung von Schlz erfaßt (s § 29 B und C).

Zu § 14 (13): Die Zeit für die Erkundigung nach dem Verbleib der Zugfahrt wurde auf 10 Min erhöht, weil nach den Erfahrungen die Zeit von 6 Min zu kurz ist und viele Fälle einschlösse (Einstellen der Fahrstraße, langsame Einfahrt von langen Zügen nach dem Anhalten vor dem Einfahrsignal, Auflösen der Fahrstraße usw), für die das Verfahren nicht ausführbar ist.

2. Absatz.

Zur vollständigen Erfassung der Sicherungseinrichtungen wurden hier und in den weiteren in Frage kommenden Bestimmungen für das Anbringen von Hilfssperren die Schlüsselwerke aufgenommen.

Zu § 14 (14): Im letzten Satz — alt — wird das Entfernen von Warnschild und Hilfssperren von der Rückmeldung abhängig gemacht. Für das Abnehmen des Warnschildes ist aber nicht das Eintreffen der Rückmeldung, sondern das Aufheben des Rückmeldeverfahrens maßgebend. Daher den Wortlaut richtiggestellt.

Zu § 14 (15): — alt — Gestrichen.

Im § 14 wird die Aufnahme von Maßnahmen bei einer Zugtrennung nicht für erforderlich gehalten. In Ziffer (11) b) steht bereits der ausreichende Hinweis auf § 32, in dem die Maßnahmen bei einer Zugtrennung im einzelnen festgelegt sind. Im übrigen stehen entsprechende Anordnungen auch im § 61 (18). Doppelte Aufnahme von gleichlautenden Bestimmungen ist nicht erforderlich.

Zu § 14 (16): — alt — § 14 (15) — neu —.

Das Verfahren wird auf eingleisige Strecken ausgedehnt [einheitlich und übereinstimmend mit § 22 (19)].

Zu § 15 (6): Fernsprecher allgemein mit Genehmigung der Direktion zugelassen.

Zu § 16 (3): Die 3-Minuten-Grenze wurde auf 5 Min erhöht, da die Zeitspanne von 3 Min oft nicht ausreicht, alle Handlungen bis zur Bedienung des Einfahrsignals rechtzeitig durchzuführen [s auch Veränderung der Zeitspanne zu § 13 (3)].

Zu § 16 (5): In der alten Fassung letzten Nachsatz „jedoch frühestens 2 Min nach dem Ruhesignal" gestrichen.
Die Angabe einer Wartezeit zwischen dem Ruhesignal und dem wiederholten Abläutesignal wird nicht für erforderlich gehalten. Die Einhaltung einer Pause zwischen den beiden Abläutesignalen ist selbstverständlich. Im übrigen ist im SB AB 122 für diesen Fall auch keine Wartezeit vorgeschrieben, und in AB 119 genügt für den Abstand von Läutesignalen entgegengesetzter Richtungen ein Zeitraum von 20 Sekunden.

Zu § 16 (6): Diese Ziffer ist auch gültig, wenn keine Läutewerke vorhanden sind. Daher Kennwort entsprechend ergänzt.
Für das Befahren der Wegübergänge wurde in Übereinstimmung mit § 24 (16) eine Geschwindigkeit von 15 km/h aufgenommen.

Zu § 16 (7): — alt — Die Anordnung über die Eintragung des Abläutens in das Zugmeldebuch ist entbehrlich, da sie durch den Spaltenbau des Zugmeldebuches eindeutig und im Titelblatt genau festgelegt ist.

Zu § 17 (1): Neu geschaffen wurde das Zugmeldebuch für Blockstellen eingleisiger Strecken (Anl 18). Früher war im Muster der bisherigen Anl 9 das Zugmeldebuch für eingleisige Strecken für Bahnhöfe und Blockstellen vereinigt. Die Trennung nach Bahnhöfen und Blockstellen ist notwendig, da die Erfordernisse der Blockstellen bisher zu wenig berücksichtigt und andererseits überflüssige Spalten vorhanden waren. So wurden für Blockstellen eingleisiger Strecken die Spalten Annahme, Ankunft und Abfahrt sowie Abgabe des Abläutesignals gestrichen. Neu eingerichtet wurde die Spalte Durchfahrt. Neben der stark umrandeten Spalte „Eintreffen der Rückmeldung" die besondere Spalte „Abgabe der Rückmeldung" geschaffen.
Der 2. Satz — alt — wurde gestrichen und die Fassung geändert in einem neuen 2. Absatz. Die Änderung läßt zu, daß nach Anordnung der Rbd Zugmeldestellen, auf denen eine eingleisige in eine zweigleisige Strecke übergeht, für beide Strecken ein Zugmeldebuch führen können.

Zu § 18 (2): Im Zuge der Vereinfachung der Fahrdienstvorschriften wurde das umständliche Verfahren, das bei Störung des Fernschreibers angewandt werden mußte, durch ein vereinfachtes Verfahren, das ebenfalls die Betriebssicherheit gewährleistet, ersetzt.

Zu § 18 (4): — alt — Die Anordnung bezieht sich auf das Abmelden [§ 15 (6)], da nur für diesen Teil des Zugmeldeverfahrens der Fernsprecher beim Vorhandensein eines Fernschreibers benutzt werden darf. Wenn bei Störung der Streckenblockung (kein Vorblocken möglich) an Stelle des Fernsprechers der Fernschreiber benutzt werden soll, so bedeutet das keine Erhöhung der Sicherheit. Die Vorblockung ersetzt nicht die Nachricht darüber, welcher Zug kommt. Anordnung (4) deshalb entbehrlich; desgl entsprechende Angabe in der Überschrift.

Zu § 20 (6): Ausnahmegenehmigung durch das Amt aufgenommen.
Der frühere Satz über die Vereinigung mit der Bahnhofsfahrordnung ist entbehrlich. Es käme ohnehin nur ein Einlegen in die Bahnhofsfahrordnung in Frage Einzelne Richtlinien für den Inhalt derLokfahrordnung gestrichen. Diese sind aus dem Vordruck nach Anl 25 zu ersehen. Prüfung durch das Amt aus der alten Ziff 7 übernommen (Genehmigung).

Zu § 20 (7): 1. Absatz.
Prüfung der Bahnhofsfahrordnung durch das Amt nicht erforderlich, daher Vorlage beim Amt gestrichen.

2. Absatz.
Zwischensatz „ohne daß dies am Einfahrvorsignal (Vz 3) angezeigt wird" aufgenommen, weil in diesen Fällen die Mitwirkung des Amtes nicht erforderlich ist.

Zu § 21 (3): — alt — Die Grundstellung der Weichen, Gleissperren und Gleissperrsignale war Gegenstand lebhafter Diskussionen im Fahrdienstausschuß und weiterer Kreise unserer Betriebseisenbahner. Die Praxis läßt es nicht immer zu, jede Weiche stets in die Grundstellung zu bringen, auch wenn sie nicht für eine Zug- oder Rangierfahrt in umgelegter Stellung gebraucht wird. Ferner ist die bisherige Bestimmung über die Grundstellung der Weichen für Gleisbildstellwerke nicht mehr zutreffend. Es wurde daher angeordnet, daß lediglich Riegel, Gleissperren, Gleissperrsignale und Rangierweichen [s § 81 (1)] in Grundstellung stehen müssen, wenn sie nicht für eine Zug- oder Rangierfahrt in umgelegter Stellung gebraucht werden. Mit dieser Einschränkung soll zum Schutze unserer Kollegen des Stellwerkdienstes der bisherigen in der Praxis nicht immer zu befolgenden Anordnung die Schärfe genommen werden. Im Interesse der Ordnung und Übersichtlichkeit sollen allerdings die Betriebsleitungen der Bahnhöfe und die Beschäftigten der Stellwerke darauf achten, daß auch die Weichen möglichst in die Grundstellung gebracht werden, wenn die Erfordernisse der örtlichen Praxis dieses zulassen.

Zu § 21 (6): Letzter Absatz.
Hinter Arbeiten eingefügt: „(auch Störungsbeseitigungen)" und „Oberbauanlagen" aufgenommen. „Unterhaltungsbeamte" in „der nach § 14 (5) g) Zuständige" geändert und zugesetzt: „der dies in das Arbeits- oder Störungsbuch einzutragen hat." Der Zusatz wurde aufgenommen, weil bei A (Ankünden jeder Blockbedienung) der Tatbestand der fehlenden Signalabhängigkeit (§ 21 (6) e) Abhängigkeit zwischen den Stellwerken wirkt nicht ordnungsmäßig) nicht immer eintreten muß. Die Art der Arbeit ist entscheidend dafür, ob die Signalabhängigkeit für aufgehoben gilt.

Es gibt daher 3 Fälle von Arbeiten an Sicherungsanlagen:

1. Arbeiten ohne „A",
2. Arbeiten mit „A" mit Signalabhängigkeit,
3. Arbeiten mit „A" ohne Signalabhängigkeit.

Im Fall 1 sind keine betrieblichen Maßnahmen erforderlich.

Im Fall 2 Ankünden jeder Blockbedienung [§ 22 (31)].

Im Fall 3 Ankünden [§ 22 (31)] und Maßnahmen nach § 21 (7) und (8).

Zu § 21 (7): 2. Absatz.
Fernmündliche Bestätigung zugelassen.

Zu § 21 (8): Am Schluß ein Hinweis auf § 23 (8) b) aufgenommen (Sicherung nicht signalabhängiger Weichen durch Handverschluß). Die bisherige Verfügung (Gd (71) 5 Savb 6 vom 12. 9. 1951), daß der Wärter den Verschluß der Weiche in der richtigen Stellung dem Fahrdienstleiter zu melden hat, ist durch den Hinweis auf § 23 (8) b) überholt.

Zu § 21 (12): 1. Absatz.
Anordnung in Übereinstimmung mit dem Wortlaut in StV § 19 (12) auf den gesamten Spitzenverschluß ausgedehnt.
2. Absatz.
An Stelle des „Signalwerkführers" ist nunmehr der Beauftragte der Bahnmeisterei getreten, weil Weichenzungen und Spitzenverschlüsse von der Bm zu unterhalten sind.

Zu § 22 (2): Im 2. Absatz wurde hinter „Einfahrsignal" das Blocksignal der Abzweigstellen aufgenommen. Der Fahrdienstleiter der Abzweigstelle muß wissen, nach welcher Richtung der Zug zu fahren hat.

4. Absatz.
Verfahren nunmehr für alle Ausfahrvorsignale zugelassen. Der Lokführer ist durch Abschnitt 81 des AzFV über ungenügende Vorsignalabstände unterrichtet.

Zu § 22 (3): 2. Absatz.
Es wurde der Fall aufgenommen, daß der Fahrdienstleiter das Ausfahrsignal selbst auf Fahrt stellt.

Zu § 22 (4): Die Worte „oder Klingelwerk" wurden gestrichen, weil bei Abgabe von Klingelzeichen keine Gewähr für richtige Aufnahme des Auftrages gegeben ist. Wo keine Abhängigkeit vorhanden, muß Auftrag fernmündlich übermittelt und schriftlich nachgewiesen werden.
Neuen 2. Absatz aufgenommen mit Wortlaut über die mündliche oder fernmündliche Auftragserteilung, ein Ein- oder Ausfahrsignal auf Fahrt zu stellen unter Hinweis auf Eintrag in das „Zugfahrtensicherungsbuch".

Zu § 22 B: In der Überschrift zu § 22 B kam bisher die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal nicht klar zum Ausdruck. Sie wurde daher ergänzt durch die Worte „oder ohne Signalbedienung".

Zu § 22 (8): 1. Absatz.
Bisheriger irrtümlicher Hinweis auf „zurückkehrende" Sperrfahrt in „Sperrfahrten" geändert, weil es sich nicht nur um zurückkehrende Sperrfahrten handelt, sondern um alle Sperrfahrten, die auf Strecken mit Streckenblockung nicht bis zur nächsten Zugmeldestelle fahren, und zwar sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt.

Letzter Absatz.
Der Kleindruck wurde gestrichen (SB AB 23a wird mit Berichtigungsblatt 8 geändert).

Zu § 22 (11): Bezüglich der Sicherung des Fahrweges für Zugfahrten wurde im Zuge der Vereinfachung des Vorschriftenwesens für die Auftragserteilung zum Einstellen und Prüfen des Fahrweges auf einen festen Wortlaut und den schriftlichen Nachweis des Auftrages verzichtet. Ebenfalls wurde der Zusatz im 2. Absatz „Zug kann $\frac{\text{einfahren}}{\text{ausfahren}}$" für entbehrlich gehalten. Ausschlaggebend und daher fest vorgeschrieben sind allein der Wortlaut und die Eintragung der Meldung „Fahrweg für Zug ..... $\frac{\text{von}}{\text{nach}}$ ..... $\frac{\text{nach}}{\text{aus}}$ Gleis ..... gesichert" in das Zugfahrtensicherungsbuch der abgebenden und empfangenden Stelle. Diese Meldung wurde durch die Angabe der Fahrrichtung ergänzt.

Das Zugfahrtensicherungsbuch soll die Arbeit der Betriebseisenbahner erleichtern und ihnen die laufenden Einträge der feststehenden Wortlaute der Meldungen in das Fernsprechbuch ersparen. Besonderer Vordruck 499 24 (Fahrwegprüfung) künftig nicht mehr erforderlich.

Zu § 22 (12): 3. Absatz.
Bei der fernmündlichen Übermittlung ausdrücklicher Hinweis auf die Erfüllung der Bedingungen zu a) und c) aufgenommen.

Letzter Absatz.
Verfahren auf weitere Signale im gleichen Fahrdienstleiterbezirk ausgedehnt.

Zu § 22 (17): Am Schluß wegen Untersuchung der Weiche Hinweis auf § 81 (7) aufgenommen.

Zu § 22 (21): 3. Satz durch „elektrisch beleuchtete Formsignale" ergänzt. Außerdem wurde der Satz weggelassen „Ist dies nicht möglich, so sind die Laternen zu löschen". Wenn sich nämlich die Laternen nicht senken lassen, dann können sie, soweit es sich nicht um elektrisch beleuchtete Formsignale handelt, auch nicht gelöscht werden. Der Signalwärter darf den Mast nicht besteigen.

Zu § 22 (22): Im 1. Absatz wurde bei Störungen am Einfahr- oder Blocksignal für die Mitteilung des Fahrdienstleiters an die rückgelegene Zugfolgestelle ein fester Wortlaut für entbehrlich gehalten und daher gestrichen.

Zu § 22 (26): Bestimmungen für Störung des Ersatzsignals aufgenommen.

Zu § 22 (26) — alt —: Ziff 22 (27) — neu —.
Wenn die Warnstellung eines Vorsignals nicht möglich ist, wird ein fester Wortlaut der Meldung an die rückgelegene Zugfolgestelle unter Zugrundelegung der bisherigen Praxis ebenfalls nicht mehr vorgeschrieben.

Die beiden letzten Absätze über Maßnahmen zur Beseitigung der bei Dunkelheit gezeigten Signalbilder (Vo 2 und Vz 2/3) gestrichen. Züge sind ausreichend über die Störung durch Befehl Ad unterrichtet. Ist der Zug nicht benachrichtigt, sind Knallkapseln auszulegen. Die Praxis hat gezeigt, daß die für diese Fälle bisher vorgeschriebene Aufstellung einer Haltvorscheibe auf Schwierigkeiten stößt.

Zu § 22 (31) — neu —: Es wurde der Klammervermerk (auch Störungsbeseitigungen) aufgenommen, damit ausdrücklich darauf hingewiesen ist, daß bei Arbeiten anläßlich von Störungsbeseitigungen das gleiche Verfahren anzuwenden ist.

Die Ergänzung „Arbeitsbuch" wurde in Anlehnung an das 5. Bestätigungsblatt zu den BfuSeV aufgenommen.

Die Bedeutung ist nur für die Fälle auszukünden, in denen der zuständige Signalwerker dies für nötig hält.

Zu § 22 (1): Die zur Fahrwegprüfung gehörende Prüfung des Durchrutschweges als besondere Bestimmung mit aufgenommen.

Zu § 22 (2): Klammerausdruck entbehrlich, da selbstverständlich.

Zu § 23 (7): Das Kennwort ist dem Inhalt entsprechend geändert worden. Es ist nicht nur Weichenprüfung, sondern auch Prüfung der sonstigen Flankenschutzeinrichtungen (Gleissperren, Gleissperrsignale, Schutzweichen) vorgeschrieben.

Zu § 23 (11): Es wurde bei Arbeiten an Zugeinwirkungen das Anbringen von Hilfssperren nur dann angeordnet, wenn der zuständige technische Berechtigte es im Arbeits- oder Störungsbuch für erforderlich erklärt hat. Hier ist nicht allein der Signalwerker, sondern für Zugeinwirkungen der Verantwortliche der Bahnmeisterei zuständig.

Zu § 24 (1): Der Wortlaut des 2. Absatzes wurde der Praxis angepaßt und verständlicher gefaßt. Die aufgeführten Fahrten (Ein- und Ausfahrten) schließen sich zwar nach den sicherungstechnischen Anlagen aus, es wird jedoch aus übergeordneten Gründen der Betriebssicherheit dem Fahrdienstleiter aufgetragen, vor der Zulassung einer Zugfahrt in der Regel der Einfahrt den Vorrang zu geben. Die zu erwartende Zugfahrt (Einfahrt) ist in Fahrbewegung und kann bei Überfahren des Halt zeigenden Einfahrsignals zur Gefahr werden; die bevorstehende Ausfahrt eines Zuges befindet sich dagegen in der Regel haltend im Bahnhof.
Absatz 3 über das einschränkende Verfahren bei Kreuzungen wurde gestrichen. Sich gefährdende Einfahrten schließen die sicherungstechnischen Einrichtungen aus. Einfahrten bei Kreuzungen, die sich erst außerhalb der Durchrutschwege berühren, müssen, um den Betrieb flüssig zu halten, ohne Bedingung zugelassen werden.
Die Änderung entspricht einer betrieblichen Notwendigkeit. Außerdem wird eine Anordnung in den FV beseitigt, die den Fahrdienstleiter an die Beachtung einer Bestimmung bindet, für die er nicht immer verantwortlich gemacht werden kann. Die Betriebssicherheit bleibt nach dem neuen einfachen Wortlaut voll erhalten (Verschlußtafel, Zugschlußstellenverzeichnis, Fahrwegprüfung).

Zu § 24 (2): In Anpassung an die Praxis Kreisignal vor dem Hindernis als Haltsignal zugelassen.

Zu § 24 (4): Als erster Absatz wurde die Anordnung über das Vorplanfahren von Reisezügen aus § 50 (2) wegen des besseren Zusammenhanges übernommen und gleichzeitig Anwendung des Verfahrens auf den Ausfall eines Betriebsaufenthaltes ausgedehnt.
Im Kennwort und in der Überschrift A. auch Durchlassen erfaßt.

Zu § 24 (4) A. c): Verzichten A. oder Durchlassen auf Strecken mit unterbrochenen Gleisen bedeutet, daß zunächst auch zugelassen, wenn alle beteiligten Bahnhofstellen bereits besetzt sind.

Zu § 24 (4) A. c) — alt —: Gestrichen. Die dem Lokpersonal durch die DA Lok § 14 (1) sowie FV § 53 (8) 2. Abs und § 38 (21) auferlegte Verpflichtung zur vorsichtigen Fahrt bei unsichtigem Wetter und zur Signalbeobachtung wird als völlig ausreichend angesehen.
Es wurde ein neuer Punkt e) aufgenommen. Durch das Vorplanfahren darf der Wagenumlauf nicht nachteilig beeinflußt werden (Planerfüllung!).

Zu § 24 (7): Die Bestimmungen über den Auftrag zur Abfahrt und die Zuständigkeit wurden übersichtlicher dargestellt.
Neu aufgenommen wurde die Aushändigung der Befehle Aa, Ab und B als Zustimmung des Fahrdienstleiters.

Zu § 24 (8): Im 1. Absatz wurde auch der Fall erfaßt, daß der Fahrdienstleiter den Abfahrauftrag selbst erteilt.

Zu § 24 (9). Die bisherigen nicht erschöpfenden Bestimmungen für die völlig gestörte Verständigung zwischen den Zugmeldestellen wurden durch die neue Anlage 28 (Fahren auf Sicht) umfassend ersetzt.

Zu § 24 (11): Wurde übersichtlicher gefaßt und schriftlicher Nachweis im Zugfahrtensicherungsbuch angeordnet.

Zu § 24 (12): Ausnahmegenehmigung durch das Amt gestrichen. Streichung erfolgte wegen Änderung zu § 16 (3).

Zu § 24 (14): Besonderer Hinweis auf Verbot bei Gruppenausfahrsignalen aufgenommen. Stellung des Ausfahrsignals als Zustimmung des Fahrdienstleiters s (7); desgl Aushändigung der Befehle als Zustimmung (7).

Zu § 24 (15): Im 1. Absatz in der ersten Zeile ist hinter „Fahrdienstleiter" eingefügt „einer Zugmeldestelle", weil den Fahrdienstleitern von Blockstellen keine besonderen Aufgaben bei bestimmten Rotten obliegen.

2. Absatz.

Statt „Abfahrt" ist „bevorstehende Ab- oder Durchfahrt" aufgenommen. Der bisherige Wortlaut verlangte nur, daß die Abfahrt jedes Zuges den Rotten überhaupt gemeldet wurde. Wenn diese Meldung erst nach der Abfahrt abgegeben und dabei keine Verständigung erreicht wird, ist die in solchen Fällen nach § 24 (15) 3. Absatz vorgesehene Aushändigung eines Vorsichtsbefehls an den Zug nicht mehr möglich. Die Verständigung muß daher vor der Abfahrt vorgenommen werden, um bei fehlender Verständigung dem Zug noch Vorsichtsbefehl geben zu können. Den Rotten im Schnellfahrabschnitt sind künftig nicht nur Sonderschnellfahrten, sondern alle Schnellfahrten zu melden.

Zu § 24 (16): Störung der Warnlichtanlagen wurde mit aufgenommen. Die Züge müssen bei nicht geschlossener Schranke und bei gestörter Warnlichtanlage Vorsichtsbefehl erhalten, am Wegübergang höchstens 15 km/h zu fahren, sofern der Wegübergang nicht anders gesichert werden kann (z B Ersatzschranke).

Zu § 25 (6): Verständigung des Lokpersonals über Aufenthaltsdauer aufgenommen.

Zu § 25 (7) — neu —: Im Klammervermerk wurde als Haltsignal auch das Kreissignal zugelassen.

Zu a): An Stelle „für die Fahrstraße" wurde „an seiner Fahrstraße" aufgenommen. Es sollen auch Fahrwege berücksichtigt werden, die an nicht stellbaren Ausfahrvorsignalen vorbeiführen.
Außerdem „im Bremswegabstand" gestrichen. Angaben sind dem Lokführer durch Abschnitt 21 des AzFV bekannt. Einschränkung nicht mehr nötig.

Zu b) wurde die Bestätigung fernmündlich zugelassen. „Fernschreiben" gestrichen.

Zu d): Steigung 1:100 geändert in 1:200.

Zu e) wird ein neuer Absatz für Abweichungen von der Bahnhofsfahrordnung aufgenommen, um das zweimalige Halten der Züge zu vermeiden.

Zu § 25 (6) — alt —: Vorletzter Absatz.
Bestimmungen über Aufnahme von Durchrutschwegen in das Bahnhofsbuch gestrichen. Vgl grundsätzliche Anordnung über Durchrutschweg im § 23 (1).
Letzter Absatz gestrichen, weil in § 25 (7) a) — neu — aufgenommen. Für den Fall § 25 (7) c) — neu — wird die einschränkende Bestimmung nicht für erforderlich gehalten.

Zu § 25 (8): Im 1. Absatz wurde „Fahrweg" in „Fahrstraße" geändert. Zur Beschleunigung des Zugverkehrs muß das Verfahren auch für Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal zugelassen werden. Die bisherige Vorbedingung „für diesen Fahrweg ein Ausfahrsignal vorhanden ist" wurde deshalb gestrichen.

Im 3. Absatz wird der letzte Satz „Ausfahrsignal und Ausfahrvorsignal sind vorher in Fahrtstellung zu bringen" gestrichen, da selbstverständlich.

4. Absatz.

Hinweis auf verhinderte Ausfahrt aufgenommen.
Als 5. Absatz den Fall aufgenommen, in dem der Zugführer den Aufsichtsdienst wahrnimmt und der Durchfahrauftrag durch einen Posten gegeben wird.

Zu § 25 (9): Um Verspätungen auszuschalten, wurde in § 25 (9) der Ausfall eines Betriebsaufenthaltes auch für Reisezüge zugelassen. Dabei ist aber die Bestimmung des § 24 (4) zu beachten, die das vorzeitige Ab- und Durchfahren der Züge regelt.

Zu § 25 (10): Die neue Fassung hebt das Verfahren für das Halten von Zügen mit Bedarfsaufenthalt deutlicher hervor.

Zu § 26 (7): Auf Stellen der Züge auf Nebenbahnen vor der Trapeztafel besonders hingewiesen (Haltscheibe oder Kreissignal).

Zu § 27: Die bisherigen Bestimmungen über das Abweichen von der Bahnhofsfahrordnung waren nicht eindeutig genug. Die Anordnungen für planmäßig haltende und planmäßig durchfahrende Züge wurden daher klar voneinander getrennt und durch Kennworte deutlich unterschieden. Neu aufgenommen wurden Anordnungen über Einfahrt in nicht dafür vorgesehene Gleise und Ausfahrt ohne Ausfahrsignal.

Die Grenze der Höchstgeschwindigkeit, bis zu der ein planmäßig auf Hp 1 einfahrender Zug beim Abweichen von der Bahnhofsfahrordnung Hp 2 erhalten darf, ohne gestellt oder benachrichtigt worden zu sein, wurde von 55 km/h auf 60 km/h erhöht, um weitere betriebliche Erleichterungen zu schaffen.

Zu § 27 (2) d) wurde fernmündliche Bestätigung zugelassen. In Ziffer (3) wurde in Übereinstimmung mit § 24 (2) bei Einfahrt in ein besetztes Gleis neben dem Signal Sh 2 auch Sh 1 besonders aufgeführt.

In (7) wurde die Prüfung des Auftrages für alle Wärter vorgeschrieben.

Zu § 28 (1): Zu b) wurde der Wortlaut geändert.
Die Vorschrift will nur die Zuständigkeit für das Anordnen des Falschfahrens regeln. Die Frage der Gleissperrung wird in § 30 behandelt.

Zu § 28 (2): Um klar herauszustellen, daß beim „Befahren des falschen Gleises" Züge beider Richtungen abzumelden sind, wurde der zweite Satz eindeutiger gefaßt.

Zu § 28 (4): Im 4. Absatz trifft das Wort „angenommene" nur für die nach dem Einführen des Falschfahrens abfahrenden Züge zu, nicht aber auch, wenn der vor dem ersten falsch fahrenden Zug gefahrene Gegenzug bereits vorher verkehrt ist. Dieser wurde nur abgemeldet. Wichtig ist, daß sowohl der vor der Einführung des Verfahrens gefahrene letzte Gegenzug als auch alle Züge innerhalb des Verfahrens erfaßt werden.

Zu § 28 (9): Die bisherige Fassung würde es ausschließen, einen Befehl B nur bis zu einer vor dem benachbarten Bahnhof liegenden Abzweigstelle auszustellen, was aber häufig nötig ist. Durch den Zusatz „höchstens" bis zum benachbarten Bahnhof wurde dieser Mangel beseitigt.

Zu § 28 (9): Im letzten Satz wurde betont, daß nur Muster für die „hierzu auszufertigenden" Befehle B in das Bahnhofsbuch aufzunehmen sind. Man findet häufig Musterbefehle B, obwohl keine der in § 28 (9) genannten Voraussetzungen zutreffen [Gefahrpunkte, Einfahrsignal vom falschen Gleis nicht sicher erkannt]. Außerdem wichtiger Hinweis für das Amt in Kleindruck aufgenommen, was es bei der Herausgabe von Anweisungen für Falschfahrten bezüglich der Abzweigstellen zu beachten hat.

Zu § 28 (13): 2. Absatz.
Der bisherige Wortlaut erweckt den Eindruck, als wenn das Rückmelden für beide Gleise eingeführt worden wäre. Wortlaut für das Gleis richtig gestellt, das falsch befahren wurde.

Zu § 28 (15): In letzter Zeile „Signal- und" gestrichen. Für die Beurteilung, ob das Rückmelden aufgehoben werden kann, ist ausschließlich die Blockbedienung, nicht die Signalbedienung maßgebend

Zu § 29: Die Darstellung des bisherigen § 29 war wenig übersichtlich. Es wurde eine neue Fassung gewählt, die übersichtlich die Bestimmungen in drei Abschnitte ordnungsmäßig einteilt, und zwar

A. Allgemeines,

B. Schiebelokomotiven, die von der freien Strecke zurückkehren und

C. Schiebelokomotiven, die bis zu einem Bahnhof am Zuge bleiben.

Zu § 30 (2): Im 2. Absatz wurde das Wort „schriftlich" gestrichen. Die Bekanntgabe kann auch in dringenden Fällen fernschriftlich nötig werden.

Zu § 30 (2): Kleindruck.
Die Geschwindigkeit für alle gezogenen Sperrfahrten einheitlich auf 30 km/h festgesetzt. Vereinfachung! Für allgemeine Sperrfahrten also um 10 km/h herabgesetzt, für bestimmte Sperrfahrten um 5 km/h heraufgesetzt. Übereinstimmung mit § 31 (16).

Zu § 30 (3): Kleindruck letzte Zeile ergänzt, um klarzustellen, daß das Liegenbleiben von Zügen infolge Dampfmangels nicht zur Sperrung des Gleises führt. Vorgang zieht nur eine Gleisbesetzung nach sich.

Zu § 30 (5) und (7):
Für die Einholung der Zustimmung zur Sperrung durch die zuständige Zugmeldestelle bei der benachbarten Zugmeldestelle schreiben die neuen FV keinen festen Wortlaut mehr vor. Neu aufgenommen wurde die Teilsperrung, die den Beginn von Bauarbeiten usw. schon ermöglicht, wenn der vorausgefahrene Zug die nächste Blockstelle erreicht hat. Der vorläufigen Sperrmeldung folgt die endgültige Sperrung mit dem nach § 30 (6) vorgeschriebenen Wortlaut, wenn der Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen ist.

Zu § 30 (6): 2. Absatz nach Ziffer (10) übernommen.

Zu § 30 (9): Unter b) Aufhebung „nach Unfällen" besonders aufgenommen.

Zu § 30 (10): Verwendung fernschriftlicher Rufzeichen für die Benennung der Betriebsstellen zugelassen.

Zu § 30 (13): Im Kleindruck wurde in der Übersicht „besetztes Gleis" das Liegenbleiben eines Zuges, der aus eigener Kraft weiterfahren kann, aufgenommen.

Zu § 31 (1): Im Kleindruck Hinweis auf Führung der Zugsignale aufgenommen.

Zu § 31 (5): Für die Verständigung anderer Sperrfahrten wurden die Worte „möglichst auch" eingetragen, weil es nicht immer möglich ist, alle anderen Sperrfahrten zu benachrichtigen.

Zu § 31 (6): Unter b) wurde aus Sicherheitsgründen die Angabe der Mindestbremshundertstel vorgeschrieben.

Zu § 31 (7): 2. Absatz.
[illegible] Sperrfahrten zu [illegible] bestätigt werden. [illegible] zum Aus- [illegible] der Streckenbesetzung [illegible] werden [illegible]

Zu a) und b):
Der Vollständigkeit halber wurde noch der Befehl Be eingefügt.

Zu b) und c):
Ausnahme für das Hereinholen von liegengebliebenen Zügen als Sperrfahrt in den Bahnhof aufgenommen, außerdem in e) eine Ausnahme für die Bedienung des Einfahrsignals.

Zu § 31 (16): Geschwindigkeit für alle gezogenen Sperrfahrten einheitlich auf 30 km/h festgesetzt. Vereinfachung! Für allgemeine Sperrfahrten also um 10 km/h herabgesetzt und für bestimmte Sperrfahrten um 5 km/h heraufgesetzt.

Zu § 31 (21): Es wurde besonders auf die Bekanntgabe von Anordnungen für die Bedienung von Ausweichanschlußstellen hingewiesen.

Zu § 32: Da der § 32 vornehmlich die Gefahr bei einer Zugtrennung aufzeigt und ausschließen soll, ist in den neuen FV das Wesentliche in der Überschrift durch das Wort „Zugtrennung" hervorgehoben worden. Da auch das Erkennen des vorschriftsmäßigen Spitzensignals für die Betriebssicherheit von größtem Wert ist, wurde Ziffer (1) entsprechend ergänzt und außerdem die Vervollständigung des Spitzensignals auf dem nächsten Haltbahnhof vorgeschrieben.
In Ziffer (2) wurde das Meldeverfahren bei erloschenem Spitzensignal eindeutig geregelt und bei erloschenem Falschfahrtsignal angeordnet, daß der Zug „sofort" zu stellen und das Zugsignal zu ergänzen ist.
Der bisherige Kleindruck der Ziffern (8) und (9) wurde gestrichen, da derartige Anlagen nicht mehr vorhanden sind. In (9) wurde das Anbringen von Hilfssperren auch bei Schlüsselwerken angeordnet.
Zur deutlicheren Hervorhebung wurde Ziffer (12) mit dem Kennwort „Zug vollständig" versehen und klar festgelegt, daß der Bahnhof, dem ein Zug ohne Schlußsignal gemeldet wird, den Zug zu stellen hat.

Zu § 33: Im § 33 (1) wurde „Omnibusse" zugesetzt, in Ziffer (3) „Postfuhrwerke" gestrichen. Ebenfalls wurden hier „Kleinbahnen" und „Kleinbahnzüge" gestrichen, weil es diese in der Deutschen Demokratischen Republik nicht mehr gibt. Nach Entscheidung der Hauptverwaltung des Betriebes wurde der gesamte Wortlaut der alten Ziffer (3) „Postabfertigung" gestrichen und damit der Unterschied zwischen Postgut und Eisenbahngepäck-, Expreß- und Eilgut beseitigt. Da jede Verspätung eine Quelle von Unregelmäßigkeiten für den Eisenbahnbetrieb bildet, dürfen weder durch die Eisenbahn noch durch die Post — beide sind volkseigene Betriebe — Verspätungen

entstehen. Durch gute Zusammenarbeit und vorausschauendes Disponieren aller Beteiligten der Post, des Bahnhofs, des Zugpersonals und der Gepa kann und muß die Pünktlichkeit der Züge sichergestellt werden.
Um bei Aufenthaltsüberschreitungen die Belange des Betriebsmaschinendienstes (Einrichtung des Feuers) zu wahren, wurde in der neuen Ziffer (6) der bereits bestehenden Verfügung entsprechend angeordnet, daß das Lokomotivpersonal so frühzeitig wie möglich unter Angabe des Grundes von einer voraussichtlichen Überschreitung der planmäßigen Aufenthaltszeit zu verständigen ist.

Zu § 34: Die Bestimmungen des § 34 über die Meldung der Zugverspätungen wurden vereinfacht und übersichtlich gestaltet. Dabei wurde die Meldung von Verspätungen durch den „Anschlußbahnhof" bei Personenzügen von 60 auf 30 Minuten herabgesetzt und dadurch eine einheitliche Behandlung aller Reisezüge erreicht. Die Übersicht wurde durch textliche Angaben ergänzt, wodurch mehrere bisherige Ziffern gestrichen werden konnten. In Ziffer (5) wurde im Klammervermerk, weil wesentlich, die Benachrichtigung der Gepäck- und Expreßgutabfertigung besonders aufgeführt.
Da die Verständigung der Schrankenwärter über Verspätungen wichtig ist, wurde im 2. Absatz der Ziffer (5) neu angeordnet, daß Verspätungen von mehr als 10 Minuten der Strecke kurz vor der Ab- oder Durchfahrt der Züge bekanntzugeben sind. In Ziffer (7) wurde die laufende Verständigung der Reisenden eindeutiger als bisher vorgeschrieben. Die neue Ziffer (9) enthält zur Verspätungsbekämpfung eine Anweisung über Verspätungsaufschreibungen mit Festhaltung der Ursachen.

Zu § 35: Die früheren Anordnungen der §§ 35 und 36 über Zugkreuzungen und Überholungen sowie ihre Verlegung konnten in der Praxis nicht eingehalten werden. Mit den Anordnungen über das Ein- und Ausreihen kann man den Erfordernissen der Praxis bedeutend näher.

Zu § 37: In Ziffer (3) Rotten in Schnellfahrabschnitten aufgenommen.

8. Abschnitt

Überschrift in „Zugfahrdienst" geändert, da der Begriff „Zugförderung" fachlich und sprachlich unklar war.

Zu § 38: Wir unterscheiden die Höchstgeschwindigkeit und die zulässige Geschwindigkeit.
Die Höchstgeschwindigkeit, die im Kopf des Buchfahrplanes für eine ganze Strecke angegeben ist, wird durch die Bauart der Lokomotiven und Wagen, Bremsverhältnisse sowie durch die allgemeine bauliche Beschaffenheit der Strecke bestimmt. Diese Höchstgeschwindigkeit darf wegen vielfach vorliegender besonderer Verhältnisse auf einzelnen Streckenabschnitten (Krümmungen, Bauwerke, Weichen u. a) nicht immer zugelassen werden. Diese örtlich zulässigen Geschwindigkeiten stellt jede Rbd im Abschnitt 21 der AzFV zusammen.
Da als „durchgehende Bremse" im Vollspurbetrieb nur noch die Druckluftbremse vorkommt, werden zur genaueren Kennzeichnung die Bezeichnungen „durchgehende Bremse" durch „Druckluftbremse" und „durchgehend gebremste Züge" durch „luftgebremste Züge" ersetzt.

Zu § 38 (2): Der Bau von Güterwagen für schnellfahrende Züge (Wagen mit dem Zeichen [illegible] für Geschwindigkeiten bis 100 km/h und mit dem Zeichen [illegible] für Geschwindigkeiten bis 120 km/h) ergab die Notwendigkeit, die Bestimmungen für luftgebremste Züge entsprechend zu ergänzen und mit dem Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) in Übereinstimmung zu bringen.
Die nach dem RIV für Güterwagen allgemein zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h kann in die FV nicht übernommen werden, weil die Laufeigenschaften der älteren Güterwagen, die noch den überwiegenden Bestand des Güterwagenparks bilden, gerade die jetzt vorgesehene Höchstgrenze von 75 km/h zulassen.
Der immer mehr zunehmende Einsatz von Schienenlastkraftwagen und Kleinlok im Zugdienst macht weiter die Aufnahme der Fahrgeschwindigkeiten für Schienenlastkraftwagen und Kleinlok der verschiedenen Leistungsstufen notwendig.

Zu § 38 (3) und (4):
— alt — Die bisherige Fassung gilt nur für einen beschränkten Kreis Eisenbahner. Da alle Höchstgeschwindigkeiten und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Buchfahrplan und im AzFV

enthalten sind, wird auf die Wiedergabe der zulässigen Geschwindigkeit in den verschiedenen Krümmungen in den FV verzichtet. Die Bestimmungen sind in den Oberbauvorschriften enthalten.

Zu § 38 (5): In Anpassung an § 21 (7) wurde § 38 (5) richtiggestellt, da bei aufgehobener Signalabhängigkeit die gesamte Fahrstraße nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden darf. Als Höchstgeschwindigkeit wurde in Übereinstimmung mit der BO wieder 50 km/h festgelegt.

Zu § 38 (10): Die Höchstgeschwindigkeit geschobener Züge wurde in Übereinstimmung mit den sonstigen Aufrundungen auf 30 km/h erhöht.

Zu § 38 (18): Als 3. Absatz wurde die Störung der Zugbeeinflussungseinrichtung am Gleis aufgenommen.

Zu § 38 (20): Als neue Bestimmung wurde bei Verwendung von Fahrzeugen, deren Bauart und Zustand eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit fordern, nach Genehmigung durch die Oberzugleitung die Änderung der Höchstgeschwindigkeit mit Befehl Ad zugelassen.

Zu § 39 (3): In Übereinstimmung mit der Dv 989 (Dv Kleinlok) wurde die Ein-Mann-Besetzung für einzeln fahrende Kleinlok zugelassen.

Zu § 39 (11) bis (16):
— alt — In der neuen Fassung der Ziffer (11) wurde das Verfahren bei Dienstunfähigkeit des Zugpersonals während der Fahrt vereinfacht und übersichtlicher zusammengefaßt. Die bisherigen Ziffern (11) bis (16) wurden gestrichen, da hier wahllos eine Reihe von Vorkommnissen aufgezählt waren, ohne daß eine Vollständigkeit erzielt wurde. Außerdem waren viele Selbstverständlichkeiten aufgenommen. Die FV können nicht alle vorkommenden Fälle regeln, sondern sollen Grundsätze festlegen.

Zu § 40 (2): Die für „Notfälle" vorgesehene Beigabe eines streckenkundigen Betriebseisenbahners als Begleiter ist nur auf weniger als 1 : 60 geneigten Strecken zulässig.

Zu § 40 (4): Im letzten Satz Ausnahmeregelung für Sonderzüge vorgesehen.

Zu § 42 (1): Im 1. Absatz wurde auf die Wichtigkeit der ordnungsmäßigen Vorbereitung zur Fahrt zur Vermeidung von Verspätungen und Unregelmäßigkeiten hingewiesen.
Im 3. Absatz wurden die bisher im § 46 (6) — alt — enthaltenen Bestimmungen über den Platz des Zugsicherers aufgenommen; desgl als 4. Absatz die Anordnung über Bemerkbarmachen des Zugsicherers aus § 46 (17) — alt —.

Zu § 42 (4): Abkuppeln der Vorspannlok dem Lokheizer der Vorspannlok übertragen.

Zu § 42 (5): Ziffer (5) wurde auf angehängten Gepäckwagen beschränkt.

Zu § 42 (10): Anordnung über besondere Aufgaben des Beimannes bei Triebwagen aufgenommen.

Zu § 43: Da der Beginn der „Dämmerung" nicht eindeutig festzulegen ist, sind in § 43 (1) für das Anbringen der Nachtzeichen die im AzFV angegebenen Beleuchtungszeiten zugrundegelegt worden. In Ziffer (4) sind die für das Zugpersonal in Frage kommenden Bestimmungen über die Beobachtung der Achslager aufgenommen worden.
Die bisherige Anlage 19 wurde gestrichen, da die zum Teil überholten Bestimmungen in erster Linie für das Wagenunterhaltungspersonal gelten. Sie wurden in abgeänderter Fassung in die neuen Wagenbehandlungsvorschriften aufgenommen.

Zu § 46: Im Zusammenhang mit der neuen Fassung der Bremsbestimmungen ist auch der im § 46 der FV behandelte Stoff übersichtlicher gegliedert worden.
Die Bestimmungen über den Handbremsbetrieb sind am Schluß zusammengefaßt.
Ziffer (2) — alt — ist neu Ziffer (1), weil Begriffsbestimmungen allen anderen vorausgehen müssen.
Ziffer (2) — alt — 2. Satz ist überflüssig, weil § 90 (3) — alt — [neu 91 (3)] eindeutig bestimmt, wie bremsgemischte Züge gebildet und unterschieden werden.
Ziffer (7) fällt weg, um Schlußbremsbestimmungen zu vereinfachen.
Ziffer (12) — alt — wird (6) — neu —.
Der Klammervermerk ist entbehrlich, da die Angaben aus dem Bremszettel ersichtlich sind.
Die im 2. Absatz von a) bis e) aufgezählten Fälle, die dem Lokführer bei Änderung der Bremsverhältnisse zu melden sind, werden vom Zugführer nur schwer unterschieden und behalten. Es ist deshalb eine merktechnisch einfachere Formulierung gewählt worden, die bestimmt, daß der Zugführer dem Lokführer jede Veränderung der Bremsverhältnisse zu melden hat. Die darum dem Zugführer erwachsende Verpflichtung, jetzt dem Lokführer häufiger als bisher über die Bremsverhältnisse zu unterrichten, kann unbedenklich in Kauf genommen werden und erhöht die Sicherheit. Der Eintrag der Höchstgeschwindigkeit in den Bremszettel bei Nichterfüllung der Mindestbremshundertstel ist notwendig, um eine Gewähr dafür zu bieten, daß der Lokführer nicht nur genau über die Bremsverhältnisse im Zug unterrichtet wird, sondern auch [illegible] nachweisbar unterrichtet wird.
Ziffer (14) — alt — wird (8) — neu —.

Der Zugführer ist nicht für die Ausführung der Bremsprobe verantwortlich, sondern nur dafür, daß die Bremsprobe ausgeführt wurde, falls er sie nicht selbst vornimmt.

Ziffer (19) — alt — wird (21) — neu —.

Der letzte Halbsatz ist gestrichen, weil er im Widerspruch zu (11) 2. Absatz — neu — steht.

Zu § 47: In die Bestimmungen wurden die durch Einzelverfügungen angeordneten Änderungen eingearbeitet (u a besonderer Wagenzettel für geschlossene Güterzüge, veränderte Bezeichnung der Wagen, Wagenbezettelung, Richtpunktverfahren).

Zu § 48: In der Überschrift wurde Hinweis auf den zur Zeit gültigen Fahrt- und Leistungsbericht aufgenommen.
Über die Führung des neuen Fahrt- und Leistungsberichtes, der den Fahrtbericht mit dem Zugdienstzettel vereinigt und der neben einer wesentlichen Arbeitsvereinfachung eine vollkommenere lochkartenmäßige Auswertung — besonders hinsichtlich der „kranken" Züge — zum Ziele hat, ist ein Teilentwurf zur Dienstvorschrift für die Ermittlung der Betriebsleistungen (VBL) verteilt und in Kraft gesetzt worden. Da in diesem „Teilentwurf" nicht alle bisherigen Bestimmungen des § 48 übernommen wurden, ist der § 48 der Übersichtlichkeit halber in der alten Darstellung übernommen worden. Inzwischen durch Verfügungen angeordnete Änderungen wurden eingearbeitet.

Zu § 48 (17): Die Formel ist erläutert und am Schluß ein Hinweis auf § 60 (8) aufgenommen, der die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bei fehlenden Bremshundertsteln bestimmt.
In dem Beispiel wurde die Zahl 96 gewählt, weil das Fehlen von Bremshundertsteln bei hohen Mindestbremshundertsteln im allgemeinen öfter vorkommt als bei niedrigeren. Für Schnellzüge ist meist über 100% Bremsgewicht erforderlich (s auch § 90 (6) — neu —, wonach Wagen mit SS- und S-Bremsen ein Bremsgewicht von 1,5 bzw 1,25 × Eigengewicht besitzen).

Zu § 49: In Übereinstimmung mit § 24 (s Änderungen zu § 24) gebracht.

Zu § 50 (1): Zur Erhöhung der Betriebssicherheit wurde der Lokführer für das Befahren des falschen Gleises zur erhöhten Aufmerksamkeit angehalten.

Zu § 50 (3): Im 2. Absatz sind die das Zugpersonal für die Fahrt auf freier Strecke besonders angehenden Weisungen durch Vorsichtsbefehl übersichtlich zusammengefaßt.

Zu § 51 (3): Als neue Ziffer (3) wurde die Anordnung über den Zuruf der Signalstellung aufgenommen.

Zu § 51 (4): Der Wortlaut wurde der Möglichkeit angepaßt. Die Signalbeobachtung ist teilweise dem Zugführer überhaupt nicht möglich (neue Bauart der Pw, oft keine Sicht, Platz des Zugführers im Triebwagen, Pw am Schluß usw).
Wegübergänge sind gestrichen, da die Beobachtung des Straßenverkehrs dem Zugführer nicht möglich ist.

Zu § 51 (5): Die besonderen Aufgaben des Zugsicherers wurden herausgestellt.

Zu § 52: Störung von Warnlichtanlagen aufgenommen. Meldekartenliste, weil entbehrlich, aufgehoben.

Zu § 53 (2): Anordnung im Kleindruck gestrichen.
S Änderung zu § 22 (8) — alt —.

Zu § 53 (4): Wiederholung der Bestimmungen für Züge aus § 53 (2) kann entfallen.

Zu § 53 (6): 2. Absatz gestrichen, da die Bestimmungen für das Verfahren bei Grenzzeichenfreimeldungen in umfassender Weise in § 55 (4) — neu — festgelegt sind.

Zu § 53 (7): Ergänzt durch Einfahrt in einen Bf mit Streckenverzweigung. Dieser Fall war bisher nicht erfaßt.

Zu § 53 (8): Die Bestimmungen über erloschene Signale und zweifelhaftes Signalbild haben eine neue Fassung erhalten. Das Halten bei vollständig oder teilweise erloschenem Signal wird nicht mehr für erforderlich gehalten, wenn das Tageszeichen zweifelsfrei erkennbar ist. Bei zweifelhaftem Signalbild wurde aufgenommen, daß ein Zug an einem Hauptsignal zunächst halten muß, aber dann weiterfahren darf, wenn das Tageszeichen zweifelsfrei das Signal „Fahrt frei" zeigt. Diese neue Bestimmung dient der Erhaltung der Durchlaßfähigkeit der Strecken. Daneben ist aber selbstverständlich der Grundsatz beibehalten worden, daß die Bedeutung anzunehmen ist, die die größte Vorsicht erfordert, wenn ein Signal nicht zweifelsfrei wahrgenommen worden ist. Hier ist besonders der Fall gemeint, daß die Signalflügel sich weder in der Ruhelage noch in der Fahrtstellung (45°) befinden.

Zu § 53 (9) bis (11):
— alt —

Letzter und vorletzter Absatz von Ziffer (11) wurde als besonders wichtige grundsätzliche Anordnung an den Anfang der für die Ein- oder Durchfahrt von Zügen festgelegten Bestimmungen [neue Ziffer (9)] gesetzt. Kennwort entsprechend geändert und die Höchstgeschwindigkeit von 55 auf 60 km/h erhöht, da der Lokführer beim Erkennen des Signals bis zu seinem Standort die Geschwindigkeit auf 40 km/h herabgesetzt haben kann.

Zu § 53 (12) bis (14):

Die Anordnungen, die auszugsweise aus sonst bekannten Bestimmungen übernommen waren, können wegfallen. Das Zugpersonal ist durch bestimmte Anordnungen unterrichtet (Befehl B, Vorsichtsbefehl, La usw). Im übrigen muß das Lokpersonal auch die Stammparagraphen 28 und 51 kennen.
Ziffer (15) wird (12).

Zu § 54:

Die Überschrift des § 54 „Schriftliche Weisungen" und Ziffer (1) stimmen jetzt mit § 10 überein. Die Anordnungen für Nebenbahnen wurden gestrichen, da sie nur noch für den vereinfachten Nebenbahnbetrieb gelten, der in einer besonderen Vorschrift (BNd) geregelt ist. In § 54 (2) ist als 2. Absatz ein Hinweis auf die Aushändigung von drei Ausfertigungen schriftlicher Befehle beim Nachschieben aufgenommen worden.

Zu § 55:

In Ziffer (4) wurden weitere Anordnungen über Maßnahmen aufgenommen, die zu treffen sind, wenn ein Zug nicht grenzzeichenfrei eingefahren ist.

Da die Verständigung des Lokpersonals über Aufenthaltsdauer in unserem rücksichtslosen Kampf zur Ausmerzung von Verspätungsursachen sehr wichtig ist, enthält die neue Ziffer (7) einen entsprechenden Hinweis.

Die Bestimmungen in Ziffer (8) über Ausrufen sind eindeutiger gefaßt worden. Zu einer Ausnahmegenehmigung durch die Rbd besteht kein Bedürfnis, entsprechender Hinweis wurde daher gestrichen.

Im Zuge der Vereinheitlichung der vielen Merkzahlen in den FV ist die Zeitdauer von 4 auf 5 Minuten erhöht worden. Die Bestimmungen über das Auslassen eines Bedarfsaufenthaltes sind in (9) eindeutiger gefaßt worden.

In Übereinstimmung mit der neuen Fassung § 25 (9) wurde in § 55 (10) der Wegfall eines Betriebsaufenthaltes unter bestimmten Voraussetzungen auch für Reisezüge zugelassen. In Ziffer (11) ist in Übereinstimmung mit § 25 (8) und (9) der Wegfall eines Aufenthaltes bei Güterzügen und eines Betriebsaufenthaltes bei allen Zügen neu geregelt und auch für Bahnhöfe ohne Ausfahrsignale zugelassen worden. Der Durchfahrauftrag braucht nicht mehr ausschließlich von der Aufsicht, sondern kann nach besonderer Anordnung auch von einem anderen Betriebseisenbahner gegeben werden.

Zu §§ 56, 57 und 58:

Die Bestimmungen über die Beendigung der Fahrt, über Vorspann und Schieben von Zügen ohne Lokomotive an der Spitze in den §§ 56, 57 und 58 sind nur unwesentlich geändert bzw ergänzt worden. § 56 (4) wurde gestrichen, da evtl örtlich notwendige Regelungen dem bisherigen Wortlaut entgegenstehen können. In § 57 (8) wurde bei der Gestellung von Vorspannlok mit Rücksicht auf die Auswirkungen auf die Durchlaßfähigkeit der Strecken die Zugleitung eingeschaltet. Die geänderte Fassung des § 58 (2) soll die unterschiedlichen Bestimmungen beim Schieben von Zügen für den Regelfall und den Störungsfall besser hervorheben. In § 58 (5) ist die Beobachtung der Fahrbahn durch einen Betriebseisenbahner vom vordersten Wagen des geschobenen Zuges aus besonders herausgestellt worden.

Zu § 59:

Durch klarere Formulierung der Ziffer (1) sind die Bedingungen für das regelmäßige und für das außerplanmäßige Nachschieben hervorgehoben worden. Da es Strecken gibt, auf denen auf Anordnung der Rbd grundsätzlich nicht nachgeschoben werden darf, wurde dieses Verbot ebenfalls aufgenommen.

In § 59 (3), wo das Nachschieben von Zügen mit Schemelwagen und Sonderladungen behandelt ist, wurde hinzugefügt „oder durch einen Zwischenwagen", da das Nachschieben nach Anlage 40 Ziffer (1) verboten ist. Die Worte „auf freier Strecke" mußten gestrichen werden, da auch das Nachschieben von Zügen im Bahnhof bei der Anfahrt mit den gleichen Gefahren verbunden ist und daher nicht zugelassen werden kann. In Ziffer (4) wurde „durchgehend" durch „Druckluft" ersetzt. Die FV sprechen künftig grundsätzlich nur noch von Druckluftbremse und nicht mehr von durchgehender Bremse. Der Wortlaut über die Verwendung der selbstlösbaren Kupplung wurde deutlicher gefaßt. Nach den neuen FV dürfen Schiebelokomotiven in Gefällstrecken am Zuge verbleiben, wenn sie an die Druckluftbremse angeschlossen sind.
Die Anordnung über das Verlassen des Zuges durch die nicht gekuppelte Schiebelok in Ziffer (7) wurde eindeutiger gefaßt und für das Halten einer auf falschem Gleis zurückkehrenden Schiebelokomotive am Standort des Einfahrsignals auf § 28 (7) hingewiesen. Die Führung eines Fahrtberichtes (Fahrt- und Leistungsberichtes) gem § 59 (8) für zurückkehrende Schiebelokomotiven wird als Regelfall nicht mehr für erforderlich gehalten. Die Entscheidung darüber bleibt der Rbd vorbehalten. Die Fassung der die schriftlichen Befehle beim Nachschieben behandelnden Ziffer (13) erhielt zur Klarstellung den Zusatz „die von der freien Strecke aus zurückkehrt".

Zu § 60:

Die Bestimmungen des § 60 über das Handhaben der Bremsen bei außerordentlichen Vorkommnissen sind in größerem Umfang geändert und vereinfacht worden. Abgesehen von einer Reihe kleinerer Änderungen und Ergänzungen, die beim Vergleich der alten mit der neuen Fassung ohne weiteres verständlich sind, wurde das Verfahren bei unterwegs

unbrauchbar gewordener Druckluftbremse und beim Fehlen von Mindestbremshundertsteln wesentlich umgestellt und den Bedürfnissen der Praxis angepaßt.

Zu § 60 (6): Die bisherigen Bestimmungen, wie zu verfahren ist, wenn die Druckluftbremse unterwegs völlig unbrauchbar wird, weisen den Mangel auf, daß sie auf die FV, auf die Vorbemerkungen zum Buchfahrplan und Einzelverfügungen verteilt sind. Die Bestimmungen sind nunmehr im § 60 (6) vereinigt.

Im Zusammenhang damit war bisher in den FV § 89 (6) vorgeschrieben, wieviel Bremshundertstel an Handbremsgewicht vorhanden sein müssen, um beim Ausfall der Druckluftbremse den Zug weiterfahren zu können. Im praktischen Betrieb wird im allgemeinen nicht überwacht, ob das in solchen Fällen erforderliche Handbremsgewicht auch vorhanden ist. Wenn das vorhandene Handbremsgewicht nachgewiesen werden müßte, würde der Betrieb damit außerordentlich belastet (besondere Aufschreibungen, Berechnungen im Wagenzettel und Fahrtbericht).

Der vollständige Ausfall der Druckluftbremse kommt aber nicht so oft vor, daß er derartige umfangreiche Arbeiten bei jedem Zug rechtfertigen könnte. Da sich aus der bisher unterlassenen Überwachung der Handbremshundertstel keine Anstände oder Betriebsgefährdungen ergeben haben, genügt es, wenn für den Störungsfall nur vorgeschrieben wird, daß sich die Lokomotive nicht vom Zuge trennen darf, wenn die vorgeschriebenen Handbremshundertstel im Wagenzug nicht vorhanden sind. Die Sicherheit wird dadurch noch erhöht.

Da das bisher für die Weiterbeförderung des Zuges bis zum nächsten Bahnhof vorwärts oder rückwärts vorgeschriebene Handbremsgewicht auf starkgeneigten Gefällstrecken zu knapp bemessen ist, werden für die Gefälle von mehr als 1:40 30 Bremshundertstel vorgeschrieben. Diese Strecken werden zum Unterschied gegenüber den schwächer, und zwar 1:100 bis 1:40 geneigten Strecken künftig durch 3 Sägelinien gekennzeichnet.

Zu § 60 (7) bis (10):

Die Bestimmungen, die beim Ausfall der Druckluftbremse an einzelnen Wagen für die Weiterbeförderung eines Zuges beachtet werden müssen, waren bisher auch teils in den FV, teils in den Vorbemerkungen zum Buchfahrplan und in Einzelverfügungen enthalten. Ferner wurden bisher Reise- und Güterzüge bei fehlenden Bremshundertsteln ganz unterschiedlich behandelt. Außerdem war die Errechnung der Höchstgeschwindigkeit recht umständlich und für das Personal zu schwierig.

Alle einschlägigen Bestimmungen sind nunmehr im § 60 (7) bis (10) zusammengefaßt. Mit der neuen Fassung ist das Berechnungsverfahren, das sowohl für Reise- als auch für Güterzüge gilt, ganz wesentlich vereinfacht worden.

Die bisher im § 90 (3) — alt — enthaltenen Bestimmungen über die in luftgebremsten Zügen zur Beförderung zugelassenen Handbremsachsen beziehen sich nur auf den Störungsfall. Sie sind daher jetzt im § 60 als neue Ziffer (9) übernommen. Der Hinweis auf die Sonderbestimmungen, die für stark geneigte Strecken gelten (bisher Ziffer (6), vorletzter Absatz), ist neu als Ziffer (10) aufgenommen worden.

Zu § 61 (1): Die beim Halten auf freier Strecke wegen Haltstellung eines Hauptsignals zu beachtenden Bestimmungen wurden der Praxis angepaßt. Hiernach hat der Lokführer schon bei Annäherung an das Halt zeigende Einfahrsignal oder Hauptsignal der freien Strecke das Achtungssignal zu geben, um möglichst das Halten und besonders das Zerreißen schwerer Züge beim Wiederanfahren in der Steigung zu verhindern. Ziffer (1) erhielt eine entsprechend geänderte Fassung.

Zu § 61 (4): In Ziffer (4) wurde die voraussichtliche Dauer des Haltens vor dem Signal den Erfordernissen der Praxis entsprechend in Übereinstimmung mit § 14 (13) von 6 auf 10 Minuten erhöht. Im 2. Absatz ist eine Wiederholung der Bestimmungen des § 14 (13) entbehrlich.

Zu § 61 (5): Bisher brauchte die Handlaterne des Zugsicherers nur beim Halten aus besonderem Anlaß gem § 61 (7) rot abgeblendet zu werden. Es dient der Erhöhung der Betriebssicherheit der von allen Zugsicherern bei jedem Halten auf der freien Strecke zu treffenden Maßnahmen, wenn nunmehr gemäß (5) die rote Abblendung der Handlaterne des Zugsicherers auch für das Halten wegen Haltstellung eines Hauptsignals vorgeschrieben ist.

Zu § 61 (7): In Ziffer (7) braucht nur auf das Verfahren nach (5) hingewiesen zu werden.

In der neuen Ziffer (7) wurde der Unterschied zwischen Haupt- und Nebenbahnen beseitigt, da den Zugsicherern die Bahnart oft gar nicht bekannt ist. Die Bestimmungen über das Verhalten des Lokführers bzw Heizers wurden aus der bisherigen Ziffer (11) nach Ziffer (7) übernommen, da es sich um das Sichern des Zuges handelt, das in (7) behandelt wird und in diesem Zusammenhang leichter zu merken ist.

Zu § 61 (9) bis (12):

Die Ziffern sind eindeutiger gefaßt worden. Bis zu 15 Minuten Haltdauer sind keine Meldungen abzugeben. Die Meldepflicht wurde durch das neue Kennwort „Meldung bei Haltdauer über 15 Minuten" hervorgehoben. Der Beachtung der vom Fahrdienstleiter zu befolgenden Anordnungen dient der Hinweis auf § 14 in (10).

Der „örtliche Schutz" der Züge nach (11) wird unterschiedslos auf allen Strecken dann gefordert, wenn sie mit mehr als 50 km/h befahren werden. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten wird nicht örtlich geschützt, sondern lediglich nach (5) und (7) gesichert. In den Bestimmungen über den örtlichen Schutz der Züge wurde die Anordnung über die Aufstellung der Haltscheibe gestrichen, da dem Zugpersonal die Aufstellung der Haltscheibe in der Regel nicht möglich ist.

Zu § 61 (16): Im 1. Absatz wurden die Worte „Aufgestellte Schutzhaltsignale" in Übereinstimmung mit Ziffer (11) geändert in „ausgelegte Knallkapseln".

Zu § 61 (17): Der letzte Satz stimmt nunmehr ebenfalls mit der geänderten Ziffer (11) — neu — überein. Das Entfernen des Warnschildes und der Hilfssperren braucht nicht besonders erwähnt zu werden, weil der Hinweis in (10) die vom Fahrdienstleiter zu treffenden Maßnahmen enthält.

Zu § 61 (19): Zur Hervorhebung wurde das Kennwort „Zurücksetzen des Zuges" aufgenommen.

Zu § 61 (22): — alt — Die Bestimmung dieser Ziffer ist überflüssig, da örtlicher Schutz der Züge auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h nicht erforderlich ist und hier nur nach (5) und (7) gesichert wird.

Zu § 61 (22): — neu — Ziffer (23) — alt —.
Es wurden die Worte „ein- oder ausfahrender", weil irreführend, gestrichen, da sie zu der falschen Auffassung geführt haben, daß durchfahrende Züge nicht gemeint sind.

Zu § 63 (2): Wegen Wegfall der Anlage 19 — alt — Hinweis auf § 43 (4) aufgenommen.

Zu § 64 (1): Nach der neuen Fassung ist der Zugführer zuständig für die Beurteilung der Frage, ob ein in Brand geratener Wagen an Ort und Stelle im Zuge vollständig gelöscht wird oder die Bekämpfung des Brandes auf dem nächsten Bahnhof zweckmäßiger ist. Es wurde hierbei berücksichtigt, daß die dem Zugpersonal auf freier Strecke zur Verfügung stehenden Feuerbekämpfungsmittel oft sehr beschränkt sind, so daß diese Frage von Fall zu Fall durch den verantwortlich handelnden Zugführer entschieden werden muß.

4. Abschnitt

Zu § 67 (6): Als neue Ziffer wurde ein vereinfachtes Verfahren über das Fahren von Lok bei regem Verkehr zwischen benachbarten Bahnhöfen zugelassen.

Zu § 67 (7): Fahrplanbedingungen aufgenommen.

Zu § 68 (1): Punkt c) 1. und 2. wurden zusammengelegt und im Wortlaut vereinfacht. Unter d) wurde die Ziffer (8) gestrichen, da die Zugleitung beim Einlegen von Sondergüterzügen praktisch immer eingeschaltet ist.

Zu § 68 (2): Aus Ziffer (3) — alt — 2. Absatz und Ziffer (5) — alt — letzten Absatz der Übersichtlichkeit halber in Ziffer (2) übernommen.

Zu § 68 (5): In Punkt a) wurde „Zugmeldestellen" in „Bahnhöfen" geändert und dadurch die kleine Unebenheit wegen der Abzweigstelle als Zugmeldestelle beseitigt. Abzweigstellen werden nach dem Merkkalender verständigt.
„Bahnbetriebswerke" und „Bahnbetriebswagenwerke" gestrichen, weil für Punkt a) nicht erforderlich, dafür Punkt b) entsprechend geändert. Punkt c) erhielt einen zweckmäßigeren Wortlaut. In Punkt e) wurde die Ausnahme über mündliche Verständigung nach § 67 (5) bis (7) als Hinweis aufgenommen. In Punkt f) „Verkehrsämtern" gestrichen, da in Punkt c) enthalten.
Der 2. Absatz über die Empfangsbestätigung wurde gestrichen, da die Anordnung nicht wiederholt zu werden braucht.
Der vorletzte Absatz über die Verständigung der Direktion bei nach den WzV eingelegten Zügen wurde ebenfalls gestrichen. Die Anordnung wird für entbehrlich gehalten.

Zu § 68 (7) bis (9): — alt — Gestrichen, da es sich um Wiederholungen der Bestimmungen aus den §§ 38 (12), 24 (15) und 6 (9) und (10) handelt.

Zu § 69 (2): Zustimmung für Ausfall von Stammgüterzügen dem MTE vorbehalten.

Zu § 69 (5): — alt — Gestrichen. Die Anordnung zur Verständigung des Amtes ist bereits in (4) — Hinweis auf § 68 (2) bis (6) — enthalten. Die Verständigung der Direktion wurde nach (4) übernommen.

[illegible] neuer Absatz für ein vereinfachtes Verfahren beim Überleiten von Zügen auf andere Streckengleise derselben Fahrtrichtung aufgenommen, da nach den bisherigen Bestimmungen auch in diesem Fall wie bei einer Umleitung verfahren werden muß.

Zu § 71 [illegible]: Die Verordnung über das Einlegen wurde gestrichen, da sie bereits in § 68 (1) b) festgelegt ist.

Zu § 71 (2): Die bestehende Verfügung über zugelassenen Einsatz von anderen Betriebseisenbahnern als Zugführer bei Arbeitszügen auf Strecken mit schwachem Verkehr hat sich bewährt. Die Einschränkung „Strecken mit schwachem Verkehr" wurde deshalb gestrichen.

Signal- und Fernmeldemeisterei nachgetragen.

Zu § 72 (3): Übernahme des Zugführerdienstes durch den Lokführer wurde für alle Hilfszüge zugelassen. Der „begleitende Werkbeamte" ist in „technischer Leiter des Hilfszuges" geändert worden.

Zu § 73 (1): Dem betrieblichen Bedürfnis entsprechend wurde ein Verfahren über die Mitgabe einer nicht schiebenden Lok am Schluß aufgenommen.

Zu § 73 (2): Aus den FV ging bisher nicht klar hervor, ob auch mehr als eine Lok als „einzelne Lokomotive = Lz" verkehren dürfen. Die Bestimmungen der FV für den Vorspann- und Schiebedienst sind jedoch darauf abgestellt, daß Lokomotiven in der Regel paarweise verwendet werden dürfen. Dementsprechend ist in der neuen Fassung vorgesehen worden, Lokomotiven paarweise als Lz fahren zu lassen, es sei denn, daß der Einzellauf für die betreffende Lokgattung wegen des Oberbaues oder der Brücken besonders angeordnet ist.

Zu § 73 (6) bis (10):
Die Bestimmungen sind nur von Wichtigkeit für den maschinentechnischen Dienst. Das nichttechnische Betriebspersonal kann für die Einhaltung der Bestimmungen nicht verantwortlich gemacht werden. Die Anordnungen sind in technischen Vorschriften enthalten.

Es wurde als Ziffer (6) nur ein allgemeiner Hinweis über Anschrift der Höchstgeschwindigkeit am Triebfahrzeug aufgenommen.

Zu § 74 (4): In Übereinstimmung mit § 91 (9) wurde die Geschwindigkeit von 55 km/h auf 60 km/h erhöht.

5. Abschnitt

Zu § 77 (1): Der Begriff „Rangierabteilung" wurde definiert.

Zu § 78 (2): Im Kleindruck wurde der Weichenwärter nachgetragen. Um ein wiederholtes An- und Ablegen des roten Streifens zu vermeiden, wurde entsprechende Ausnahmebestimmung aufgenommen.

Zu § 78 (5): Im Punkt a) wurde hinter „Lokomotivführer" nachgetragen „nicht durch Vermittlung des Heizers", um die Verantwortlichkeit des Lokführers hervorzuheben, weil dies der einzige Fall ist, in dem die Vermittlung des Heizers nicht in Anspruch genommen werden darf.
Außerdem die Benachrichtigung an den Lokführer aufgenommen, wenn mit Druckluftbremse rangiert wird.
Der Nachsatz im Punkt b) über Vorwissen des Fahrdienstleiters wird für entbehrlich gehalten, da Wiederholung aus § 80 (1).
Als neuer Punkt c) wurde die Anordnung über das Abwarten der Zustimmung des Weichenwärters aufgenommen.
Unter h) wurde auf die Einhaltung der Bestimmungen über das Festlegen stillstehender Fahrzeuge besonders hingewiesen.

Zu § 78 (10): Im Interesse einer Vereinfachung der Vorschrift und einer besseren Merkfähigkeit für das Personal wurde hinsichtlich der Rangierleitung für Lokfahrten auch mit Gepäckwagen innerhalb der Bahnhöfe eine einheitliche Handhabung für zweckmäßig gehalten. Ferner soll an Stelle der in der bisherigen Fassung nur erwähnten „Begleitung", die in erster Linie maßgebende „Befähigung" des Begleiters als Rangierleiter betont werden.
Außerdem Übereinstimmung mit dem neuen Wortlaut des § 20 (6). Ausnahme für das Bewegen von Gepäckwagen für längere Rückwärtsbewegung zugelassen

Zu § 80 (2): Im 1. Absatz sind die Empfänger des Befehls Ad einzeln aufgeführt und auf Verzicht auf Empfangbescheinigung hingewiesen. Gültigkeit des Befehls Ad auch zur Fahrt über das Einfahrsignal hinaus wurde neu aufgenommen. Die Zustimmung der benachbarten Zugfolgestelle ist nunmehr in das Zugmeldebuch einzutragen (vgl Mustereintrag in Anlage 17).

§ 80 (4): 1. Absatz.
Der Wortlaut des 1. Satzes wurde geändert und der 2. Satz gestrichen.

Für Einfahrten ohne Einfahrsignal braucht die zeitliche Grenze nicht nochmals aufgenommen zu werden. Nach den Räumen des Gleises [vgl Ziffer (3)] ist es selbstverständlich, daß es frei bleibt. Im übrigen ist in Ziffer (3) bestimmt, daß vor Ein- und Ausfahrten die von Zügen befahrenen Gleise geräumt sein müssen. Der neue Wortlaut umfaßt allgemein alle Fälle in einfacher Darstellung (Bahnhöfe mit oder ohne Signale, Zugfahrten mit Signal oder mit Befehl).

Zu § 82 (5): Zur Erhöhung der Betriebssicherheit beim Annähern an stillstehende Fahrzeuge wurde das in der Praxis bereits gebräuchliche Verfahren in die Vorschrift übernommen.

Zu § 83 (2): Um auf das Einhängen der Bremsschläuche während des Rangierens besonders aufmerksam zu machen, wurde Hinweis auf § 93 (3) aufgenommen.

Zu § 84 (1): Die Geschwindigkeit wurde von 25 km/h auf 20 km/h herabgesetzt. Dadurch wird erreicht, daß im Rangierdienst bei gleichen Neigungsverhältnissen die doppelte Anzahl Achsen ohne bediente Bremse bewegt werden kann (z B bis 1 : 200 bisher 16, jetzt 30 Achsen). Der gleiche Vorteil ergibt sich bei stärkeren Rangierabteilungen durch die geringere Zahl von Rangierern, die als Bremser benötigt werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung um 5 km/h fällt im Rangierdienst nicht allzu sehr ins Gewicht gegenüber den Vorteilen, die sich daraus ergeben.

Zu § 84 (2): Es wurde die Sicherung der klappbaren Stirn- und Seitenwände von Güterwagen aufgenommen (Unfälle bei Rmms-Wagen!).

Das Bewegen von RRym-Wagen mit heruntergeklappten und gesicherten Seitenwänden wurde zugelassen.

Zu § 84 (11): — alt — Gestrichen, da Wiederholung aus dem Signalbuch und außerdem unvollständig.

Zu § 84 (12): Für Unfallverhütungsvorschriften „Arbeitsschutzbestimmungen" aufgenommen.

Zu § 84 (13): Ausnahmegenehmigung wurde gestrichen, weil durch Arbeitsschutzbestimmung 351 verboten.

Zu § 84 (16): — neu — § 84 (18) — alt —.
Als Ergänzung Einzelbehandlung leerer RRym-Wagen vorgeschrieben.

Zu § 84 (17): Im 1. Satz wurde der Nachsatz „und die Hauptgleise..." gestrichen. Dieser Nachsatz wird nicht für erforderlich gehalten, weil bei abweisenden Weichen und bei besonderen Sicherungsmaßnahmen keine Einmündung in die Hauptgleise möglich ist.

Zu § 84 (19): Unter a) wurde wegen der vielfachen Beschädigungen neu aufgenommen: Unbesetzte Personen-, Post- und Reisezuggepäckwagen, Speise- und Schlafwagen (in § 84 (19) c) gestrichen).
Außerdem unter a) aufgenommen: Wagen mit der bahnseitigen Anschrift „Nicht abstoßen, nicht ablaufen lassen!"; weiter RRym-Wagen, die mit Fahrzeugen beladen sind.
Unter b) wurden die nicht mit Fahrzeugen, sondern mit anderen Gütern beladenen RRym-Wagen neu aufgenommen.

Zu c):
Die Anordnung für Schemelwagen wurde erweitert. Durch Zwischenwagen verbundene Wagen dürfen nicht den Erschütterungen des normalen Rangierbetriebes ausgesetzt werden. Der Wortlaut über die Behandlung der Schemelwagen wurde deshalb entsprechend ergänzt. Trotz Aufnahme dieser Bestimmungen in die neue Anlage 40 (Schemelwagen) müssen sie in Ziffer (19) c) wegen der vollständigen Aufzählung erhalten bleiben.
Der Wortlaut über die Vorsichtswagen wurde deutlicher zum Ausdruck gebracht. Besonders hervorgehoben wurden die bezettelten Vorsichtswagen zum Unterschied zu den beschrifteten Vorsichtswagen. In den Beispielen der beschrifteten Vorsichtswagen wurden Kesselwagen aufgenommen und „gefüllte Säurewagen" gestrichen. Säuren werden entweder in Topfwagen oder in Kesselwagen befördert, nach der Art der Wagen ist nach Punkt b) oder c) zu rangieren. Kesselwagen wurden deshalb aufgenommen, weil diese Wagen mit der Anschrift „Vorsichtig rangieren" versehen sind und außerdem im gefüllten Zustand mit dem Vorsichtszettel gekennzeichnet werden.
Um Beschädigungen vorzubeugen, müssen die Rangierpersonale besonders in den FV auf diese Wagen hingewiesen werden.

Zu § 84 (20): In Übereinstimmung mit der überarbeiteten Dienstvorschrift 962 (Triebwagen mit Verbrennungsmotoren) wurden Triebwagen aufgenommen.

Zu § 85 (1): Zur Vermeidung von Rangierschäden wurde Prüfung der Brauchbarkeit der Bremsen eindeutiger als bisher vorgeschrieben. Auf Pflicht jedes Eisenbahners beim Vorfinden einer schadhaften Bremse hingewiesen.

Zu § 85 (2) und (3):
Druckluftbremse zugelassen und in einer neuen Übersicht unter Berücksichtigung der auf 20 km/h herabgesetzten Rangiergeschwindigkeit die Bremsbesetzungen und die zulässige Achsenzahl festgesetzt und Rangieren mit Kleinlok aufgenommen.

Zu § 85 (7): — alt — Wurde als Ziffer (2) — neu — übernommen.

Zu § 85 (7): — neu — Ziffer (7) wurde von § 46 (23) — alt — übernommen, weil sachlich für den Rangierdienst wichtiger als für den Zugdienst.

Zu § 85 (8): Als 2. Absatz wurde zur Beschleunigung des Rangiergeschäftes für das Auslegen der Hemmschuhe für bestimmte Bahnhöfe eine Ausnahmeregelung zugelassen.

Zu § 86 (1): Es wurde zusätzlich die Bestimmung aufgenommen, daß stillstehende Fahrzeuge in mehr als 1 : 400 geneigten Gleisen stets festzulegen sind.

Zu § 86 (2): Die Bestimmungen aus § 86 (4) — alt — wurden nach (2) übernommen und die Bedingungen für die Verwendung von Hemmschuhen erweitert zugelassen.
Als 2. Absatz die Anordnung über das Anziehen der ersten und letzten Handbremse beim Aufstellen ganzer Wagenzüge aufgenommen [s auch § 56 (3)].
An Stelle „die Wagen" wurde „stillstehende, nicht durch eigene Kraft bewegungsfähige Fahrzeuge" aufgenommen. Es sind nicht nur Wagen, sondern z B auch kalte Lokomotiven festzulegen. Vor „durch Sperrhölzer" wurde „und" durch „oder" ersetzt. Es braucht in der Regel immer nur eine der aufgeführten Festlegungen verwendet zu werden.

Zu § 86 (3): Es ist die bisherige Ziffer (2) übernommen. Als 2. Absatz vereinfachten Wortlaut über die Sicherung von Triebfahrzeugen aufgenommen. Bisherige Ziffer (3) dadurch entbehrlich. Die bisherigen maschinentechnischen Anordnungen sind in den dafür zuständigen Vorschriften enthalten.

Zu § 86 (7): — alt — Wortlaut gestrichen. Die Verantwortlichkeit des Rangierleiters ist bereits in § 78 (5) h) aufgenommen. Mitverantwortung von Aufsicht und Weichenwärter kann, — da teils nicht zu übernehmen — nicht vorgeschrieben werden.

6. Abschnitt

Zu § 87 (1): Zu k): Die Anmerkung ist notwendig, da die neu in den Wagenpark eingestellten RRym-Wagen oft zu Schwerlasttransporten verwendet werden müssen, bei denen das Fahrzeugprofil voll ausgenutzt wird. Die Seitenbordwände müssen dann heruntergeklappt und gesichert festgelegt werden.
Zu n): Die bisherige Bestimmung der Ziffer (7) über die Schlußwagengestellung ist der sachlichen Zugehörigkeit wegen unter Ziffer (1) n) aufgenommen.

Zu § 87 (2): Die Bestimmung über die Einstellung von Postwagen für Hauptbahnen wurde gestrichen, da es sich um eine alte Formulierung handelt, die den Zweck hatte, Postwagen nicht als Schutzwagen zu verwenden. Außerdem ist durch die jetzige überwiegende Verwendung von Stahlbauwagen diese Schutzbestimmung nicht mehr notwendig.

Zu § 87 (3) bis (5): — alt — Bestimmungen über Schemelwagen wurden in der besonderen Anlage 40 zusammengefaßt.

Zu § 87 (4): — neu — § 87 (8) — alt —.
Die betrieblichen Bestimmungen über das Anhängen von Triebwagen an Züge sind mit der überarbeiteten Dv 962 (Triebwagen mit Verbrennungsmotor) in Übereinstimmung gebracht.

Zu § 87 (6): — neu — § 87 (10) — alt —.
Die Beistellung von mindestens 4 Schutzwagen wurde vorgeschrieben. Ausnahmen bestimmt die Rbd. Zur Zeit sind 10 Schutzwagen vorgeschrieben.
Anbringen von brennenden Signallaternen an gedeckten Wagen zugelassen.
Einstellung von Gasbehälterwagen in Reisezüge nur noch mit Genehmigung der Rbd. Der vor oder hinter dem Gasbehälterwagen schon bisher von Reisenden freizubehaltende Personenwagen ist nunmehr auch zu verschließen.

Zu § 87 [illegible]:

Da bisher keine Unregelmäßigkeiten durch Wagen mit ungebremsten Hartguß- oder Stahlgußrädern vorgekommen sind, wurden die bisher die Verwendung dieser Wagen stark einschränkenden Bestimmungen gelockert.

Zu b):

Der Entwicklung im Wagenbau Rechnung tragend, wird die Gewichtsgrenze für Güterwagen ohne bediente Bremse in Reisezügen von 36 auf 40 t erhöht.

Zu i) — alt — s Anlage 40.

Zu §§ 89 bis 92:

Die Beachtung der Bremsbestimmungen der FV ließ bisher im praktischen Betrieb viel zu wünschen übrig. Der Grund lag zum Teil darin, daß ihre Fassung

a) in der Übersichtlichkeit der Gliederung gewisse Mängel hatte,

b) viele Einzelheiten enthielt, die infolge der Entwicklung des Betriebes keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielten und auf die u U verzichtet werden kann und

c) Bestimmungen entbehrte die zum Teil in den Vorbemerkungen zum Buchfahrplan enthalten waren, obwohl sie ihrer Bedeutung nach in die FV gehörten.

Dadurch waren die gesamten Bremsbestimmungen nur sehr schwer zu beherrschen und richtig und sicher anzuwenden. Sie sind deshalb in den neuen FV allgemein übersichtlicher gegliedert, eindeutiger und klarer gefaßt und vereinfacht worden. Der in den §§ 89 bis 92 behandelte Stoff ist jetzt wie folgt gegliedert:

§ 89 enthält die grundsätzlichen Bestimmungen für den Aufbau des Bremswesens und legt die Begriffe fest. Er enthält alle Bestimmungen, die hauptsächlich bei der Fahrplanbearbeitung und Fahrzeiterrechnung beachtet werden müssen,

§ 90 behandelt die Bremseinrichtungen der Fahrzeuge und deren Bremsgewichte,

§ 91 enthält die Bestimmungen, wie die Bremsen im Zuge zu benutzen sind und

§ 92 behandelt die Stärke der Züge.

Zu § 89 (2): — neu —
Da in den Vorbemerkungen zum Buchfahrplan die Bestimmungen weggefallen sind, daß in besonderen Fällen bereits vor dem Vorsignal das Bremsen einzuleiten ist, wird der Begriff „verfügbarer Bremsweg" besonders erläutert.

Zu § 89 (6): — neu —
§ 92 (3) — alt —.
Wegen der Kennzeichnung der Strecken mit einer maßgebenden Neigung von mehr als 1 : 40 (25 %) durch 3 Sägelinien s Bemerkung zu § 60 (6).

Zu § 89 (7):
3. und 4. Absatz enthalten den Hinweis auf die im AzFV, Abschnitt 21, aufgeführten verkürzten Vorsignalabstände und die Bestimmung zur Aufstellung besonderer Bremstafeln für diese Fälle.

Zu § 89 (8): — neu —
§ 91 (6) — alt —.
Die Anleitung für die Festsetzung der Bremshundertstel bei Fahrten in Steigungen ist neu und leichter verständlich gefaßt.

Zu § 90 (1): — neu —
§ 89 (2) — alt —.
Zu b):
Da Hebel- und Radhandbremsen jetzt häufiger vorkommen als früher, sind die unter den Begriff „Rangierbremsen" fallenden Handbremsen besonders aufgeführt.

Zu § 90 (7): — neu —
§ 91 (7) c) — alt —.
Letzter Absatz ist um die in Klammern gesetzte Bemerkung ergänzt, um die bisherigen Zweifel, wie handgebremste Lok in Zügen zu bewerten sind, zu beheben.

Zu § 91 (1): — neu —
§ 90 (7) — alt —.
Zur Vereinfachung der Bremsbestimmungen ist der handgebremste Reisezug, abgesehen vom Störungsfall nach § 60 (6), nicht mehr erwähnt, da der Betrieb darauf verzichten kann. Neu aufgenommen ist die Bestimmung, daß im luftgebremsten Zug oder Zugteil Handbremsen nicht bedient werden dürfen, um die gleichmäßige Wirkung der Druckluftbremse nicht zu beeinträchtigen.

Zu § 91 (2): — neu —
§ 90 (5) — alt —.
Weiter ist nur Vereinfachung auch der Reisezug nach Bremsart II nicht mehr erwähnt. In Zukunft dürfen Reisezüge nicht mehr als 130 t der Bremsart II [§ 92 (3)] oder ungebremst mitführen.

Zu § 91 (3): — neu —
§ 90 (9) und (10) — alt —.
Bei den Güterzügen sind die Gmp besonders genannt, um darauf hinzuweisen, daß sie zu den Güterzügen gehören. Die bisher in § 90 (10) enthaltene Bestimmung, daß Güterzüge, die regelmäßig zur Beförderung von Reisenden dienen, bezüglich der Zugstärke wie Reisezüge zu behandeln sind, ist weggelassen. Es liegt kein Grund vor, einen Gmp, der z B einen Wagen für Reisende führt, deshalb in seiner Stärke auf 60 Achsen zu beschränken.

Zu § 91 (4): — neu —
§ 90 (5) — alt —.
Hier und unter den nachfolgenden Ziffern wird zur Vereinheitlichung, soweit möglich, kein Unterschied zwischen Reise- und Güterzügen gemacht. Sie gelten sowohl für Züge der Bremsart I als auch der Bremsart II.

Neu aufgenommen ist die Bestimmung, daß ein Zug der Bremsart I in der wirksamsten Bremsstellung zu fahren ist. Weiter sind Bestimmungen für die Bremsstellung SS aufgenommen. Wagen mit SS-Bremsen sind z Z zwar noch wenig vorhanden, werden aber mit der Anlieferung neuer D-Zugwagen wieder in größerer Zahl vorkommen.

Zu § 91 (7): — neu —
§§ 90 (3) und 92 (2) — alt —.
Zur Vereinfachung wird bei den Zügen der Bremsart I (Reise- und Güterzüge) für den Regelfall kein Handbremsteil mehr zugelassen; es besteht dafür auch kein praktisches Bedürfnis. Entsprechend ist auch die Fassung von § 44 (2) und § 46 (1) und (2) geändert.

Zu § 91 (9): — neu —
§ 92 (3), (4), (7), (9) bis (12) — alt —.
Die Bestimmungen über die Schlußbremse waren bisher zu umfangreich und auf Einzelfälle abgestimmt. Ihre Vielfalt wurde von dem Betriebspersonal nicht beherrscht. Die Neufassung bringt eine weitere Vereinfachung auf mittlerer Linie. Der Betrieb muß sich damit begnügen, daß künftig nur noch ein Wagen ohne Druckluftbremse hinter dem letzten Bremswagen laufen darf. Die Vereinfachung ist aber wegen der sicheren Anwendung der Bestimmungen so wichtig, daß die geringe betriebliche Erschwernis in Kauf genommen werden kann.

Die Bestimmungen für die Einstellung eines Schneeräumers oder einer Kleinlok sind übernommen. Die technischen Vorkehrungen für die Beförderung von Kleinlok gehören nicht in die FV, hierzu wird auf die Dv Kleinlok verwiesen.

Der beschädigte lauffähige Wagen, der inmitten des Zuges nicht eingestellt werden kann, wird nicht mehr besonders erwähnt, da bei jedem Zug ein Wagen hinter dem letzten Bremswagen laufen kann.

2. Absatz.
Aus Sicherheitsgründen wurde bestimmt, daß bei geschobenen Zügen der erste Wagen an der Zugspitze eine bediente Bremse haben muß.

Zu § 91 (11): — neu —
2. Absatz.
Die Bestimmung ist neu aufgenommen worden. Das Handbremsgewicht von Lok und Tender ist nicht zuverlässig zu kontrollieren und kann deshalb nicht angerechnet werden.

Zu § 91 (14): Da der Reisezug nach § 91 (7) keinen Handbremsteil mehr führt, braucht die Besetzung des handgebremsten Wagens mit Reisenden nicht mehr besonders erwähnt zu werden. Die Bestimmung über das Mindestbremsgewicht im Handbremsteil muß auch auf den Fall, daß eine luftgebremste Lokomotive einen handgebremsten Zug befördert, ausgedehnt werden.

Zu § 91 (15): — neu —
§ 91 (1) — alt —.
Um Fehlrechnungen bei der Bremsgewichtsberechnung möglichst auszuschließen, sind alle dabei anzuwendenden Formeln aufgenommen worden.

Zu § 92 (3): — neu —
§ 90 (5) — alt —.
Die Einstellung von Wagen der Bremsart II in Züge der Bremsart I ist auf die Bremsstellung P beschränkt. Durch den Hinweis auf § 94 (5) ist sie weiter beschränkt auf Geschwindigkeiten bis 75 km/h. Aus der bisherigen Fassung des § 90 (5) gehen diese Beschränkungen nicht genügend klar hervor. Die bisher im § 90 (6) enthaltene Bestimmung über die Verstärkung eines Reisezuges bis auf 80 Achsen ist zu umfangreich und kann deshalb nur schwer beherrscht und befolgt werden.
3. Absatz.
Es ist eine einfachere und den Bedürfnissen des Betriebes voll gerecht werdende Fassung gewählt.

Zu § 92 (4): — neu —
§ 90 (8) — alt —
1. Absatz.
Damit bei Schwerlastzugfahrten mit über 120 Achsen starken Zügen nicht gegen die Betriebssicherheit verstoßen wird, sind in den FV nunmehr genaue Bestimmungen über die zulässige Stärke und die Zuständigkeit für das Einlegen solcher Züge aufgenommen. Ferner sind die bei der Bildung, Bespannung und Beförderung dieser Züge zu beachtenden Vorschriften in der Anlage 44 zusammengefaßt.
RRym- und 6-achsige SSym-Wagen werden bei der Ermittlung der Zugstärke wie 4-achsige Wagen behandelt.

2. Absatz.
Die bisher gültige Berechnungsformel für die Zahl der in einen nach Bremsart II zu fahrenden Zug einstellbaren Wagen mit einlösigen schnellwirkenden Bremsen ohne GP-Wechsel ist zu schwer verständlich. Die Bestimmung ist in der Neufassung als Tabelle aufgenommen und von 150 Achsen Zugstärke abwärts gestaffelt.

Zu § 92 (5): — neu —
§ 90 (9) — alt —.
In Gütersüge nach Bremsart I dürfen Wagen der Bremsart II nicht eingestellt werden, da diese Wagen nach ihren Laufeigenschaften und nach den Bestimmungen des § 97 — neu — nur mit Geschwindigkeiten bis 75 km/h laufen dürfen.

Zu § 93 (1): Die Geschwindigkeitsgrenze für das verschiedene Kuppeln der Fahrzeuge in den Zügen ist aus rein mechanischen Gründen und in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen auf 40 km/h festgesetzt worden.

[illegible] Wagen [illegible] noch eine Kupplung besitzen.

— alt —

Zu § [illegible] — neu — Die frühere Bezeichnung Hauptkupplung ist in „Schraubenkupplung" geändert.
Als letzter Satz Hinweis auf § 46 (13) über das vorübergehende Abkuppeln der Lok oder eines Zugteiles aufgenommen.

Zu § 93 (3) und (4):
— neu — Ziffer (3) — alt —.
Die Geschwindigkeitsgrenze für die Einstellung 2- und 3-achsiger Wagen in Reisezüge ist eindeutig auf 90 km/h festgelegt. Damit wird sowohl fahrplan- und zugbildungstechnischen Belangen als auch dem Bauzstand der Wagen Rechnung getragen. Auf die früher ausnahmsweise zugelassene Einstellung 2- und 3-achsiger Lenkachswagen in Zügen mit höheren Geschwindigkeiten als 85 km/h kann verzichtet werden, da einmal die jetzige Fassung allgemein weitergehende Zugeständnisse macht, zum anderen auch die für höhere Geschwindigkeiten als 90 km/h geeigneten Wagen nur schwierig und nicht zuverlässig ausgewählt werden können.

Zu § 94 (5):
— neu — Ziffer (4) — alt —.
Wegen der Wagen mit dem Zeichen SS, S und „s" vergl Erläuterung zu § 38 (2).
Bei den gewöhnlichen Güterwagen ist eine Unterteilung notwendig, da die beladenen O- und Om-Wagen wegen ihres Bauzustandes nur mit höchstens 65 km/h laufen dürfen.

Zu § 94 (6):
— neu — Ziffer (5) — alt —.
Der 2. Absatz entfällt, da die Bestimmung im praktischen Betrieb, vor allem beim Anlaufen mehrerer Kopfbahnhöfe, nur unter betrieblichen Schwierigkeiten beachtet werden kann.

Zu § 84 (8):
— alt — Entfällt. Bestimmung für die Wagenübernahme von fremden Bahnen ist für die FV entbehrlich, da dafür anderweite Regelungen gelten.

Zu § 97: Einzelbestimmungen für die Einstellung von Güterwagen in Güterzüge fehlten bisher. Sie sind mit Rücksicht auf die Schnellgüterzüge und andere schnellfahrende Güterzüge nunmehr erforderlich. Zu den Bestimmungen in Ziffer (2) s Bemerkungen zu §§ 38 (2) und 94 (4).
In (3) wird der Vollständigkeit wegen die Einstellung von Reisezugwagen in Güterzüge geregelt.

7. Abschnitt

Zu § 99 (5): Es wurde eine neue Ziffer (5) über die Behandlung der fahrbaren Gleisbaugeräte aufgenommen. Anordnung in § 4 (4) gestrichen, weil im 7. Abschnitt zweckmäßiger untergebracht
Für die Bedingung wurden nur örtliche, nicht etwa mitlaufende Sicherungsposten zugelassen.

Zu § 100: In Überschrift statt Begleiter „Kleinwagenführer" aufgenommen.

Zu § 100 (1): Die Anordnung über die ausnahmsweise Bereitstellung von Kleinwagen durch Bahnhöfe wurde gestrichen. Kommt in der Praxis nicht vor, es muß nach Dienstbereitschaftsplan der Bm immer ein Zuständiger dieser Dienststelle zu erreichen sein. Es wurde „Signal- und Fernmeldemeisterei" zugesetzt.

Zu § 101 (2): Die Anordnung über die ausnahmsweise Ausstellung des Antrages durch den Fahrdienstleiter wurde nicht mehr aufgenommen. Die Ausnahme wurde für den Kleinwagenführer in sinngemäßer Anwendung des Zusprechverfahrens nach § 10 (6) zwischen Vorsteher der Bm und Kleinwagenführer vorgesehen.

Zu § 101 (4): Für die Vereinbarung wurde die Zeitgrenze für das Anbieten vorgeschrieben. Die Vereinbarung ist künftig in das Zugmeldebuch in Spalte Annahme einzutragen. Abmeldung fällt weg.

Zu § 101 (5): Eintrag über Eintreffen usw des Kleinwagens an den Schluß gesetzt und nur „wenn erforderlich" vorgeschrieben.

Zu § 101 (6): Die Fahrt ist allen mit Streckenfernsprecher ausgerüsteten Rotten anzukünden.

Zu § 101 (10): Im 1. Absatz beim Einsatz auf falschem Gleis auf die Einholung des Einverständnisses der vorgelegenen Zugmeldestelle ausdrücklich hingewiesen.

Zu § 101 (11): In der 4. Zeile wurde statt „der benachbarten" „einer benachbarten" eingetragen. Nach der bisherigen Fassung sind Zweifel vorhanden, welche Zugmeldestelle zu verständigen ist. Eine bestimmte Zugmeldestelle kann für diesen Fall nicht vorgeschrieben werden. Der Eintrag in die Fahrtanweisung wurde besonders vorgeschrieben.

Zu § 101 (12): Im 2. Absatz wurde die Entfernungsgrenze aufgehoben und das Fahren in die Verantwortlichkeit des Fahrers des 2. Kleinwagens gelegt.

Zu § 102 (2): Abgemeldet werden Kleinwagen nicht mehr, nur noch angenommen. Die Vereinbarung gilt als Annahme.

Zu § 102 (3): Im 1. Absatz ist Nachsatz über fernmündliche Verständigung nicht erforderlich, da im § 11 (5) allgemein geregelt.

Zu § 102 (5): 1. Absatz durch Hinweis ergänzt, daß auf zweigleisigen Strecken auf der Ankunftstelle der Kleinwagenfahrt das Anhängen des Kleinwagenschildes an der Sicherungseinrichtung der Ausfahrt nicht erforderlich ist.

Zu § 102 (6): Im Punkt a) wurde an Stelle der nicht mehr gemeldeten Abfahrzeit die Zeit der Vereinbarung aufgenommen.
Im Punkt c) wurde erweiterte Anordnung aufgenommen, daß beim Aussetzen eines Kleinwagens auf freier Strecke auch die Zeit der Benachrichtigung der Zugfolgestellen wie das Rückmelden in den Spaltenbau des Zugmeldebuches einzutragen ist.
Vermerke über gekuppelte Kleinwagen aufgenommen.
Im letzten Absatz die drei Worte „in einem Zugmeldeabschnitt" gestrichen. Es genügt der Hinweis auf § 101 (12)[3].

Zu § 103 (1): Im 2. Absatz wurde die Fahrt in Tunneln aufgenommen. Vereinfachte Darstellung; im übrigen liegen in Tunneln fast gleiche Voraussetzungen wie bei Dunkelheit vor. Daher 3. Absatz gestrichen.

Zu § 103 (2): Der Wortlaut wurde zweckmäßiger gefaßt. Es muß klar herauszulesen sein, daß die Kleinwagenfahrten innerhalb der Bahnhöfe wie Rangierfahrten durchzuführen sind. Es waren Zweifel aufgetreten, ob die für Rangierfahrten gültigen Signale, z B Gleissperrsignal, Vorrücksignal auch für Kleinwagenfahrten zu bedienen sind. Auch waren Zweifel bei Vorbeifahrt an der Rangierhalttafel bei örtlichen Kleinwagenfahrten innerhalb des Bahnhofes in den Durchrutschweg hinter dem Einfahrsignal vorhanden. Durch die Worte „wie Rangierfahrten" sind die Zweifel behoben.

Zu § 103 (3): Blockwärter zum besseren Verständnis aufgenommen, damit das Verhalten am Blocksignal deutlicher zum Ausdruck kommt.

Anlagen

Zu Anlage 1: An Stelle des bisherigen Auszuges aus der BO wurde nur ein Verzeichnis der Betriebseisenbahner aufgenommen.

Zu Anlage 2: Wegen ihrer Bedeutung für eine einheitliche Aufstellung der Buchfahrpläne und wegen ihrer Wichtigkeit für die gesamte Durchführung des Fahrdienstes und da erfahrungsgemäß der Sonderdruck der Vorbemerkungen im Bedarfsfall oft nicht zur Hand ist, wurden die „Vorbemerkungen zum Buchfahrplan" als Anlage 2 vor der Darstellung der Musterbuchfahrpläne in die neuen FV aufgenommen. Eine genaue Kenntnis der Vorbemerkungen und des Inhaltes des Buchfahrplans ist für jeden Betriebseisenbahner unerläßlich. Die übrigen Eisenbahner müssen diese Anordnungen in den Grundzügen ebenfalls beherrschen.
Als Muster 2 wurde der Listenfahrplan aufgenommen.

Zu Anlage 3: Bahnhof aufgenommen, da Blockstellen, Abzweigstellen und Schrankenposten jetzt den Bahnhöfen unterstellt sind.

Zu Anlage 4: Bestätigungskarte für den Empfang von Fahrplänen aufgenommen.

Zu Anlage 6: Umschlagseite des Befehlsbuches als Vordruck eingeführt.

Zu Anlage 7: Das frühere Dienstbuch als Dienstübergabebuch in die FV übernommen [s auch Erklärung zu § 8 (4)].

Zu Anlage 8: Im Kopf des Befehls A als Ergänzung „Sperrfahrt" aufgenommen und im Abschnitt b) Wegesignal durch „Zwischensignal" ersetzt. Das bisherige Zwischensignal wird durch Berichtigungsblatt zum Signalbuch in „Vorsignalwiederholer" umbenannt werden.
Unter Quittungsblatt des Zugführers besonderer Hinweis auf Empfangsbestätigung nur für Abschnitt Aa und Ad aufgenommen.

Zu Anlage 10: Im Kopf „Sperrfahrt" zugesetzt.
In Punkt 6 „Rotte im Schnellfahrabschnitt" zugesetzt.
Die bisherigen Punkte 7 und 8 zu einem Punkt 7 zusammengefaßt, weil es für den Empfänger des Vorsichtsbefehls (Lokführer und Zugführer) nur darauf ankommt zu wissen, ob die Schranken nicht oder voraussichtlich nicht geschlossen sind.
Bisheriger Punkt 9 wird 8 unter Berichtigung in Zugmeldestelle und Ergänzung „Fahren auf Sicht!"

Zu Anlage 11: Die Abkürzungen wurden auf den gültigen Stand gebracht.

Zu Anlagen 12, 13 und 14:
Die Anlagen wurden aus den BluStV übernommen.

Zu Anlage 15: Das durch besondere Verfügung bereits eingeführte „Zugfahrtensicherungsbuch" wurde in die FV übernommen. Einlegeblatt „Einfahrten" ist das Muster für ein Befehlsstellwerk, Einlegeblatt „Ausfahrten" ist das Muster für ein mitwirkendes Stellwerk.
Außerdem ist als weiteres Muster ein Einlegeblatt für einen besonders eingesetzten Fahrwegprüfer aufgenommen.

Zu Anlage 16: Warnschild als Anlage in die FV übernommen.

Zu Anlagen 17 bis 20 und 22:
Die in den bisherigen Zugmeldebüchern in der „Anleitung" auf der Titelseite vorgesehenen Abweichungen für Strecken mit Streckenblockung wurden gestrichen, weil es nicht notwendig ist, die Wirkung des Streckenblockes zeitlich nachzuweisen. Der für den Störungsfall erforderliche Nachweis des „Rückmeldens" bleibt im Spaltenbau erhalten.

Zu Anlage 17: Es wurden drei Mustereinträge für „Annahmeverweigerung", „Rücknahme der Annahme" und „Rangieren über K 10 hinaus" aufgenommen.

Zu Anlage 18: Für Blockstellen eingleisiger Strecken wird ein neuer Vordruck eingeführt [s auch Erklärungen zu § 17 (1)].

Zu Anlage 21: Für ein vereinigtes Zugmeldebuch für die zweigleisige und eingleisige Strecke wurde ein besonderer Vordruck aufgenommen.

Zu Anlage 25: Als Teil III wurde ein neuer Vordruck für Lokfahrten von Zug zu Zug aufgenommen.
Im Titelblatt wurde die Genehmigung des Amtes vorgesehen

Zu Anlage 28: Die bisher herausgegebenen „Richtlinien für das Fahren auf Sicht" als Anlage in die FV aufgenommen.

Zu Anlagen 29 und 30:
Sperrschild für Fahrzeuge mit Stromzuführung und Sperrfahrtschild in die FV übernommen.

Bisherige Anlage 19 (Schmieren der Wagen und Behandlung warmgelaufener Wagenachsen) wurde gestrichen (s Erklärung zu § 43).

Zu Anlage 31: Der Bremszettel wurde ergänzt durch „Bremsgewicht der Lokomotiven" und Angabe der „Neu festgesetzten Höchstgeschwindigkeit".

Zu Anlage 32: Diese Anlage wurde wegen Einführung des „Richtpunktverfahrens" durch weitere entsprechende Angaben ergänzt.

Zu Anlage 33: Der Wagenzettel für geschlossene Güterzüge wurde übernommen und ebenfalls wegen des „Richtpunktverfahrens" ergänzt.

Zu Anlage 34: Neuer Vordruck „Fahrt- und Leistungsbericht" in die FV übernommen (s Erklärung zu § 48).

Zu Anlage 35: Der bisherige Fahrtbericht wurde zunächst noch in den FV belassen, da die Ergebnisse des neuen Verfahrens noch keinen endgültigen Wegfall des Fahrtberichtes rechtfertigen.

Bisherige Anlage 24 (Meldekartenliste) ist weggefallen (s Erklärung zu § 52)

Zu Anlage 39: Wegen der vorübergehend einzustellenden 10 Schutzwagen s Erklärung zu § 87 (6).

Zu Anlage 40: Die Anordnungen für die betriebliche Behandlung von Schemelwagenpaaren, die bisher an verschiedenen Stellen der FV aufgeführt waren, wurden in einer besonderen Anlage übersichtlich zusammengestellt.

Zu Anlage 44: Die Vorschriften für die Bildung und Behandlung von Güterzügen mit mehr als 120 Achsen wurden als neue Anlage übersichtlich zusammengestellt.

Zu Anlage 45: Ziffer 19.
Nach der alten Fassung mußte ein Zug mit Schwerfahrzeugen handgebremst befördert werden, wenn auch nur ein Schwerfahrzeug nicht an die Druckluftbremse angeschlossen werden konnte.
Diese für den Betrieb oft recht erschwerende Bestimmung ist dahingehend gelockert worden, daß künftig ausnahmsweise Schwerfahrzeuge auch in bremsgemischten Zügen befördert werden können. Abweichend von § 91 (14) — neu — muß in solchen Fällen dann das für den Handbremsteil erforderliche Bremsgewicht voll vorhanden sein.

Ziffer 20.
Wegen der Bremsberechnung Hinweis auf § 91 (11) aufgenommen.
Als neue Ziffer 21 wurden Bedingungen für die Beförderung einzeln laufender beladener Schwerfahrzeuge ohne wirkende Bremse aufgenommen.

Zu Anlage 46: Im Teil B unter b) wurde ein Mustereintrag für Fahrt in besetzten Blockabschnitt aufgenommen.

Zu Anlage 47: Kleinwagenschild wurde als Anlage in die FV aufgenommen.

Verfügungen und Mitteilungen

des Ministeriums für Verkehrswesen

Teil: Deutsche Reichsbahn

1957	Berlin, den 10. Januar	Nr. 2

Inhaltsverzeichnis

Erläuternde und ergänzende arbeitsrechtliche Bestimmungen ...erordnung über die Pflichten und Rechte der Eisenbahner in der ...Deutschen Demokratischen Republik vom 18. Oktober 1956

MfV 6

...ung und Erläuterung der Verordnung ...er 1956 über die Pflichten und Rechte ...er in der Deutschen Demokratischen ...folgendes bestimmt:

...ordnung:

... „Für treue Dienste" wird nachträglich ...bahner verliehen, die vor dem 18. Okto- ...25-, 40- oder 50jähriges Dienstjubiläum

...isenbahner noch nicht im Besitz der im ...tatutes der Medaille für treue Dienste ...enen Urkunde, so ist ihnen diese Ur- ...alls nachträglich zu überreichen.

2. Ergibt sich im Einzelfall, daß durch die Neuberechnung der Dienstzeit nach den §§ 2, 3, 4 und 5 der 1. Durchführungsbestimmung vom 18. Oktober 1956 zur Eisenbahner-Verordnung ein 10-, 25-, 40- oder 50jähriges Dienstjubiläum in die Zeit zwischen dem 14. Oktober 1950 und dem 18. Oktober 1956 fällt, so ist die dafür vorgesehene Prämie nachträglich zu zahlen. Wurde in diesem Zeitraum bereits eine Treueprämie nach dem § 10 der Verordnung vom 9. Oktober 1950 über die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und die Lage der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik gezahlt, so ist diese Prämie bei der Nachzahlung anzurechnen.

Beispiel:

Nach den bisher gültigen Dienstzeitberechnungen erreichte ein Eisenbahner eine ununterbrochene Beschäftigungszeit von 10 Dienstjahren am 1. 10. 1953 und erhielt dafür eine Prämie von 100,— DM. Die Neuberechnung seiner Dienstzeit nach der neuen Eisenbahner-Verordnung ergibt eine 10jährige ununterbrochene Beschäftigungszeit am 1. 10. 1939, eine Beschäftigungszeit von 25 Jahren am 1. 10. 1954. Dieser Eisenbahner erhält neben der nachträglichen Verleihung der Urkunde und der Medaille „Für treue Dienste" die Treueprämie in Höhe von 250,— DM minus 100,— DM.

Zu § 18 der Verordnung:

1. Kürzungen und Streichungen der zusätzlichen Belohnung, die sich aus einer vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung ausgesprochenen Disziplinarstrafe ergeben haben, verlieren ihre Wirksamkeit. In diesen Fällen ist die zusätzliche Belohnung ausschließlich nach den Bestimmungen der neuen Eisenbahner-Verordnung festzulegen, d. h., daß die Leitung des Betriebes oder der Dienststelle in Verbindung mit der Betriebsgewerkschaftsleitung die Gesamtleistung des betreffenden Kollegen im letzten Jahr einzuschätzen hat und danach entscheidet, ob eine Kürzung oder Streichung der zusätzlichen Belohnung erforderlich ist.

2. Die im § 18 a) bis d) vorgesehenen Disziplinarstrafen können ohne Zustimmung der Industriegewerkschaft Eisenbahn ausgesprochen werden, da im § 19 Ziffer 3 der Verordnung eindeutig festgelegt ist, daß erst bei der Entscheidung über die Beschwerde die zuständige Betriebsgewerkschaftsleitung zu beteiligen ist. Dabei muß berücksichtigt werden, daß nach der bisher gültigen Disziplinarordnung eine Beschwerde gegen eine verhängte Disziplinarstrafe keine aufschiebende Wirkung hatte, diese Bestimmung ist in der neuen Eisenbahner-Verordnung nicht mehr enthalten, d. h. daß Disziplinarstrafen nach § 18 a) bis d) der Verordnung erst wirksam werden, wenn die 14tägige Beschwerdefrist abgelaufen ist.
   Anders ist zu verfahren bei einer Disziplinarstrafe nach der Ziffer e) des § 18 der Verordnung „fristlose Entlassung". Hier sind die Bestimmungen der Kündigungsverordnung über die Zustimmung der Betriebsgewerkschaftsleitung anzuwenden. Das ergibt sich aus dem Charakter dieser Disziplinarstrafe, da sie mit ihrem Ausspruch wirksam wird.

Zu § 20 der Verordnung:

Die im § 20 der Verordnung festgelegten Fristen für die Löschung und Aufhebung von Disziplinarstrafen gelten auch für Disziplinarstrafen, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung ausgesprochen wurden.

Zu § 22 der Verordnung:

Die Verkündung der neuen Eisenbahner-Verordnung im Gesetzblatt erfolgte am 14. November 1956. Alle sich aus dieser Verordnung ergebenden materiellen Änderungen werden mit dem 18. Oktober 1956 wirksam. Für die Gewährung der Altersversorgung gilt die Verfügung Arb II - 3385/56 vom 7. 11. 56.

Zu § 2 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Dienstleistungen bei der Redaktion „Fahrt frei", bei den Abrechnungsstellen Reichsbahn der Kleingartenbetriebsgruppen, Tätigkeiten als [illegible] für in den betrieblichen [illegible] der Deutschen Reichsbahn [illegible] Reichsbahn-Studio [illegible] ununterbrochene [illegible] schen Reichsbahn [illegible] die Anrechnung [illegible] gilt [illegible]

   tige Wiederaufnahme der Tätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn nach Beendigung des dortigen Arbeitsrechtsverhältnisses.
   Altersversorgung wird in vorstehenden Einrichtungen auch gezahlt, wenn der Beschäftigte bei Eintritt des Versorgungsfalles noch dort arbeitet.

2. Die im § 2 Ziffer 1 a) bis m) der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung aufgeführten Beschäftigungszeiten werden auch dann auf die ununterbrochene Beschäftigungsdauer bei der Deutschen Reichsbahn angerechnet, wenn Eisenbahner nacheinander in mehreren der genannten Einrichtungen tätig waren und erst dann unmittelbar zur Deutschen Reichsbahn zurückkehren.
   Das gilt auch für die im § 4 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung genannten Beschäftigungszeiten.

   Beispiel:

   Ein Angehöriger der Nationalen Volksarmee nimmt nach Ablauf seiner Verpflichtung die Arbeit beim Rat eines Bezirkes auf und tritt von dort unmittelbar in den Dienst der Deutschen Reichsbahn über. In diesem Falle ist die Zeit bei der Volksarmee und die Tätigkeit beim Rat des Bezirkes auf die Eisenbahndienstzeit anzurechnen.

3. Die Ziffer 1 c) des § 2 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung ist so auszulegen, daß darunter auch Mitarbeiter der demokratischen Parteien und Massenorganisationen fallen, die keine Wahlfunktion inne haben, sondern als Instrukteur oder in ähnlicher Form in diesen Organen tätig sind.

4. Auf die ununterbrochene Beschäftigungsdauer bei der Deutschen Reichsbahn sind auch Beschäftigungszeiten im Braunkohlenbergbau anzurechnen, wenn auf Grund der gegenseitigen Vereinbarung des Ministeriums für Verkehrswesen und des Ministeriums für Schwerindustrie, Hauptverwaltung Kohle, eine vorübergehende Beschäftigung zur Unterstützung des Braunkohlenbergbaues erfolgte und nach Beendigung der Abordnungszeit der Betreffende sofort in den Dienst der Deutschen Reichsbahn zurückkehrt.

Zu § 3 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Die Vordienstzeiten sind auch dann anzurechnen, wenn nach einer Inhaftierung ohne Eröffnung eines Strafverfahrens eine Freilassung durchgeführt wird.

2. Auf die Beschäftigungsdauer bei der Deutschen Reichsbahn können Vordienstzeiten angerechnet werden bei Eisenbahnerinnen, die infolge familiärer Gründe, zum Beispiel Geburt eines Kindes, Besuch des Schulbesuches oder auf Empfehlung des Reichsbahnarztes gezwungen waren, ihre Dienstzeit bei der Deutschen Reichsbahn durch eigene Kündigung kurzfristig zu unterbrechen.
   Die Vordienstzeit kann in diesen Fällen angerechnet werden, wenn die Dauer der Unterbrechung nicht 12 Monate übersteigt, und in dieser Zeit kein anderes Arbeitsrechtsverhältnis begründet wurde.
   Über die Anrechnung der Vordienstzeit in diesen Fällen entscheidet die Abteilung Arbeit der jeweiligen Reichsbahndirektion.

Zu § 5 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. [illegible] die Bestimmung des § 5 fallen alle Beschäf[illegible] durch die Deutsche Reichsbahn vor dem [illegible] entlassen werden, unabhängig von den [illegible] zu dieser Entlassung führten.
   [illegible] so zu verstehen, daß [illegible] vor dem 31. 12. [illegible] oder Inva[illegible] in den Genuß

der Altersversorgung kommen können, wenn eine mindestens einjährige Arbeitsleistung nach einem erneuten Dienstantritt bei der Deutschen Reichsbahn nachgewiesen wird, wobei Krankheitstage auf diese Arbeitsleistung nicht angerechnet werden.

Zu § 9 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Die Berechnungsform für die Zahlung der zusätzlichen Belohnung ist sinngemäß anzuwenden für die Beschäftigten, denen nach den Bestimmungen des § 4 der 1. Durchführungsbestimmung Dienstjahre angerechnet werden, die vor dem Eintritt in den Dienst der Deutschen Reichsbahn lagen.

1. Beispiel:

Ein Angehöriger der Nationalen Volksarmee scheidet nach einer Dienstzeit von 8 Jahren durch Entpflichtung aus dem Dienst der Nationalen Volksarmee am 31. 7. 1956 aus. Er tritt mit dem 1. 8. 1956 in den Dienst der Deutschen Reichsbahn und erhält mit dem 1. 1. 1957 die zusätzliche Belohnung entsprechend dem Prozentsatz der Tätigkeitsgruppe für die ausübende Tätigkeit unter Berücksichtigung des Lohnes für die Zeit vom 1. 8. 1956 bis 31. 12. 1956.

2. Beispiel:

Ein Eisenbahner, der seit 1949 bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt ist, geht im Einvernehmen mit der Betriebsleitung oder auf Veranlassung übergeordneter Organe ab 15. 6. 1953 in den Dienst des Rates des Bezirkes über, scheidet hier am 1. 8. 1954 aus, um im weiteren in den Dienst der Nationalen Volksarmee zu treten. Hier scheidet er am 15. 7. 1956 durch Entpflichtung aus dem Dienst der Nationalen Volksarmee aus. Bei einer Wiedereinstellung am 16. 7. 1956 würde dieser Beschäftigte am 1. 1. 1957 die zusätzliche Belohnung entsprechend dem höchsten Prozentsatz der Tätigkeitsgruppe für die ausübende Tätigkeit unter Berücksichtigung des Lohnes für die Zeit vom 16. 7. 1956 bis 31. 12. 1956 erhalten.

3. Beispiel:

Ein Werktätiger, der bei der Deutschen Reichsbahn seit dem 1. 12. 1938 in einem Arbeitsrechtsverhältnis steht, wurde am 15. 3. 1953 aus dem Dienst der Deutschen Reichsbahn entlassen. Die Wiedereinstellung erfolgt am 1. 8. 1956. Dieser Beschäftigte erhält als Stichtag den 16. 5. 1952 und seine zusätzliche Belohnung entsprechend dem Prozentsatz der Tätigkeitsgruppe für die ausübende Tätigkeit unter Berücksichtigung des Lohnes für die Zeit vom 1. 8. 1956 bis 16. 5. 1957.

2. Die zusätzliche Belohnung kann nach dem Bruttoeinkommen aus der Zeit zwischen dem letzten Fälligkeitstag und dem Tag des Ausscheidens ist auch an solche Eisenbahner auszuzahlen, die nach einer Beschäftigungsdauer von 2 Jahren wegen Invalidität oder Erreichung der Altersgrenze, d. h. jedes Ausscheiden nach Vollendung des 60. bzw. 65. Lebensjahres, vor Vollendung einer ununterbrochenen Beschäftigungszeit aus der Deutschen Reichsbahn ausscheiden.

3. In den im § 9 der 1. Durchführungsbestimmung genannten Fällen ist die zusätzliche Belohnung anteilmäßig nachzuzahlen, wenn das Ausscheiden in der Zeit vom 1. Januar 1956 bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung am 18. Oktober 1956 erfolgte.

4. Beim Ausscheiden aus dem Reichsbahndienst aus eigener Veranlassung erfolgt keine Zahlung der anteilmäßigen zusätzlichen Belohnung.

5. Im Wortlaut der Ziffer 2 des § 9 der 1. Durchführungsbestimmung ist nach den Worten „. . . aus einem der im § 2 (1) genannten Gründe" ein Komma zu setzen, da mit dieser Formulierung beabsichtigt ist, beide Paragraphen zu berücksichtigen.

Zu § 10 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Der § 10 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung findet Anwendung bei den Ingenieuren, die am 1. Januar 1956 länger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt waren, als Ingenieure ihre Bezüge nach der I-Verordnung erhielten und demzufolge bisher einen monatlichen Gehaltszuschlag von 5 Prozent bzw. 8 Prozent nach der Kultur-Verordnung erhalten haben. Ihnen ist die zusätzliche Belohnung nach einer Beschäftigungsdauer

von 2 bis 4 Jahren in Höhe von $4^1/_4$ %
von 5 bis 6 Jahren in Höhe von $6^3/_4$ %

des Jahresbruttoeinkommens zu zahlen.

Soweit Beschäftigte bisher nach der I-Verordnung entlohnt wurden, ohne den monatlichen Gehaltszuschlag von 5 Prozent entsprechend der Kultur-Verordnung zu erhalten, ist die Berechnung der zusätzlichen Belohnung nach § 10 Ziffer 3 der Verordnung vorzunehmen.

1. Beispiel:

Ein Ingenieur hat vom 1. 5. 1949 ab bei einer Dienststelle der Deutschen Reichsbahn gearbeitet. Seine Vergütung wurde nach der I-Verordnung gezahlt und er erhielt ab 1. 6. 1951 einen monatlichen Gehaltszuschlag entsprechend der Kultur-Verordnung von 5 Prozent, er gehörte zur Tätigkeitsgruppe I der zusätzlichen Belohnung. Er war am 1. 6. 1956 bereits länger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt. Dieser Mitarbeiter erhält somit ab 1. 5. 1957 jährlich 8 Prozent zusätzliche Belohnung für die zurückliegenden 12 Kalendermonate. Die ab 1. 6. 1956 gezahlten monatlichen Gehaltszuschläge nach der Kultur-Verordnung werden angerechnet.

2. Beispiel:

Ein Ingenieur hat am 1. 9. 1953 bei der Deutschen Reichsbahn ein Arbeitsrechtsverhältnis begründet, seine Vergütung wurde nach der I-Verordnung bezahlt und er erhielt ab 1. 10. 1955 einen monatlichen Gehaltszuschlag entsprechend der Kultur-Verordnung von 5 Prozent, er gehörte zur Tätigkeitsgruppe I der zusätzlichen Belohnung. Dieser Mitarbeiter war am 1. 1. 1956 bereits länger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt, er erhält somit am 1. 9. 1957 $4^1/_4$ Prozent, am 1. 9. 1958 $6^3/_4$ Prozent und ab 1. 9. 1959 jährlich 8 Prozent zusätzliche Belohnung für die zurückliegenden 12 Kalendermonate. Die ab 1. 9. 1956 gezahlten monatlichen Gehaltszuschläge nach der Kultur-Verordnung sind bei der Zahlung der zusätzlichen Belohnung am 1. 9. 1957 anzurechnen.

3. Beispiel:

Ein Ingenieur steht mit dem 1. 3. 1954 in einem Arbeitsrechtsverhältnis bei der Deutschen Reichsbahn. Seine Vergütung wurde nach der I-Verordnung gezahlt. Er gehörte zur Tätigkeitsgruppe I der zusätzlichen Belohnung. Dieser Mitarbeiter war am 1. 1. 1956 weniger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt. Er erhält somit ab 1. 3. 1956 2 Prozent, ab 1. 3. 1958 4 Prozent und ab 1. 3. 1960 8 Prozent zusätzliche Belohnung für die zurückliegenden 12 Kalendermonate. Sind im Einzelfall die 5 Prozent nach der Kultur-Verordnung gezahlt worden, so sind diese in Anrechnung zu bringen.

4. Beispiel:

Ein Werktätiger hat am 1. 5. 1950 ein Arbeitsrechtsverhältnis mit der Deutschen Reichsbahn begründet und ist am 1. 10. 1953 gemäß § 3 der I-Verordnung in die I-Gruppe eingestuft worden. Der Stichtag für die Berechnung der zusätzlichen Belohnung ist der 1. 5. 1950. Da im weiteren seine Einstufung ab 1. 10. 1953 nach der I-Verordnung erfolgte, gehört er zur

Tätigkeitsgruppe I. Er war am 1. 1. 1956 bereits länger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt. Dieser Mitarbeiter erhält somit am 1. 5. 1957 8 Prozent zusätzliche Belohnung für die zurückliegenden 12 Kalendermonate. Die ab 1. 5. 1956 gezahlten monatlichen Gehaltszuschläge nach der Kultur-Verordnung sind in Anrechnung zu bringen.

2. Diejenigen Angehörigen der Deutschen Reichsbahn, die entsprechend der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung nicht zu dem Personenkreis der technischen Intelligenz gehören, denen aber der monatliche Gehaltszuschlag nach der Kultur-Verordnung ab 1. 2. 1952 auf Grund bestimmter Sonderregelungen, zum Beispiel Einzelvertrag, gewährt wurde, erhalten die zusätzliche Belohnung nach den Bestimmungen des § 10 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung.

Zu § 11 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Bei Wechsel der Beschäftigung ist die Tätigkeitsgruppe wie folgt festzusetzen:

   a) 360 Tage nach Tabelle I
   360 Tage nach Tabelle II
   Zahlung nach Tabelle I

   b) 240 Tage nach Tabelle I
   240 Tage nach Tabelle II
   240 Tage nach Tabelle III
   Zahlung nach Tabelle II

   c) 180 Tage nach Tabelle I
   270 Tage nach Tabelle II
   270 Tage nach Tabelle III
   Zahlung nach Tabelle II

   d) 330 Tage nach Tabelle III
   300 Tage nach Tabelle II
   90 Tage nach Tabelle I
   Zahlung nach Tabelle II

2. War der Beschäftigte in den letzten 2 Jahren freigestellt, beurlaubt oder ohne eigene Veranlassung ausgeschieden, ist nur die Tätigkeit nach der Wiederaufnahme der Arbeit zugrunde zu legen.
   Ergibt sich jedoch bei Berücksichtigung der Tätigkeiten in den letzten 2 Jahren vor dem Fälligkeitstage eine höhere Gruppe, so ist diese anzuwenden.

   Beispiel:

   a) 1. 1. 1949—30. 4. 1952 Bahnhofshelfer — Tätigkeitsgruppe II —

   1. 5. 1952—30. 4. 1956 Freistellung zur vorübergehenden Arbeit in der Landwirtschaft nach dem Beschluß des Ministerrates vom 4. 2. 1954

   1. 5. 1956—31. 12. 1956 Fahrdienstleiter — Tätigkeitsgruppe I —

   Bei der Zahlung am 1. Januar 1957 wird die Belohnung entsprechend der neuen Tätigkeit nach der Gruppe I gezahlt.

   b) 1. 1. 1949—30. 4. 1955 Fahrdienstleiter — Tätigkeitsgruppe I —

   1. 5. 1955—30. 9. 1956 Freistellung für den Erzbergbau

   1. 10. 1956—31. 12. 1956 Sachbearbeiter — Tätigkeitsgruppe III —

   Bei der Zahlung am 1. Januar 1957 wird die Belohnung nach der Gruppe I gezahlt, da der Beschäftigte in den letzten 2 Jahren

   480 Tage in Tätigkeitsgruppe I
   90 Tage in Tätigkeitsgruppe III
   510 Tage freigestellt war.

Zu § 13 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. In den Fällen, in denen die Dienstleistung eines Beschäftigten eine 100prozentige Auszahlung der zusätzlichen Belohnung nicht gerechtfertigt, ist ebenfalls die Höhe der Auszahlung durch die Dienststellenleitung und Betriebsgewerkschaftsleitung festzulegen.

2. Auf dem Nachweis sind in der Spalte „Leistungsbewertung" die Gründe hierfür so klar darzustellen, daß die vorgesetzte Stelle über Kürzungen oder Nichtgewährungen entscheiden kann.

3. Der übergeordneten Stelle sind zur Entscheidung nur die Nachweise der Beschäftigten vorzulegen, denen die zusätzliche Belohnung gekürzt oder versagt werden soll.

   Im übrigen haben die Verwaltungen der Reichsbahndirektionen und die Reichsbahnämter sowie die übrigen übergeordneten Organe die Pflicht, die richtige Berechnung der zusätzlichen Belohnung bei den nachgeordneten Stellen zu überwachen.

4. Die Konfliktkommissionen und die Arbeitsgerichte sind für Streitfälle über die Höhe der zusätzlichen Belohnung nicht zuständig, da auf sie kein Rechtsanspruch besteht.

Zu § 15 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Die Bestimmungen im Absatz 1 des § 15 1. Durchführungsbestimmung zur Eisenbahnerordnung beziehen sich lediglich auf den Zeitr für den die zusätzliche Belohnung zur Ausza gelangt, d. h. die zusätzliche Belohnung, d Jahre 1957 gezahlt wird, gilt für die Zeit v 1956 bis 31. 12. 1956.

2. Bei der Zahlung der zusätzlichen Belohnun im § 10 der 1. Durchführungsbestimmung d ordnung genannten Angehörigen der tech Intelligenz sind die im Jahre 1956 im Einzelf zahlten monatlichen Gehaltszuschläge in A nung zu bringen, d. h. für diesen Personenkr folgt die Zahlung der zusätzlichen Belohnu wieder am Stichtag oder in den Fällen, w Stichtag der 1. 1. des Kalenderjahres ist, ab 1 für die zurückliegenden 12 Kalendermonate Anrechnung evtl. bereits gezahlter Zuschläge

Zu Anlage 1 der 1. Durchführungsbestimmung zu ordnung:

Tabelle I

1. Der letzte Absatz der Ziffer 2 der Tabelle I b sich auf die Vertreter des Vorstehers der Bah stereien, die nicht die Voraussetzung der Ziff und 33 der Tabelle erfüllen. Handelt es sich um Ingenieure oder Personen, die gemäß § 3 Verordnung vom 28. Juni 1952 über die Erhöh der Gehälter für Ingenieure, Meister usw. einge sind, so erhalten sie die zusätzliche Belohnung der 1. Tätigkeitsgruppe.

2. Die Ziffer 3 a) der Tabelle I bezieht sich nur den Personenkreis, der in Tätigkeiten in den im der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordn aufgeführten Dienststellen beschäftigt ist.

3. Unter Gruppenleiter sind grundsätzlich nur solc Beschäftigten zu verstehen, die in Bahnbetrieb werken und Bahnbetriebswagenwerken Grupp selbständig im Sinne eines Produktionsabschnitt leiten.

4. Für die Reichsbahnausbesserungswerke gilt die der Niederschrift vom 29. 11. 1956 getroffene Reg lung.

5. Unter die Ziffer 17 der Tabelle I fallen auch die Lokdienstleiter, die bis zur Herausgabe der Lohnanlagen 1956 ihre Entlohnung nach der M-Gruppe erhielten.

6. Die Ziffer 27 der Tabelle I ist dahingehend zu berichtigen, daß das Wort „Triebmeister" gestrichen wird und dafür zu setzen ist „Transitwagenmeister".

7. Unter die Ziffern 28 und 29 der Tabelle I fallen die Signal- und Fernmeldewerker, die bisher den Titel „Leitungsmeister und Leitungsaufseher" führten und als solche beschäftigt sind.

8. Die Ziffern 31 und 33 der Tabelle I gelten für Ingenieure und Beschäftigte, die nach § 3 der Verordnung vom 28. Juni 1952 eingestuft sind, in allen Betrieben und Dienststellen der Deutschen Reichsbahn.

   Hierunter fallen auch Beschäftigte, die einen Einzelvertrag haben oder E-Gehälter beziehen.

Zu Anlage 2 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

Tabelle II

1. In der Tabelle II ist vor Ermittlungs- und Entschädigungsdienst im Gesetzblatt die Ziffer 3 und vor Lademeister die Ziffer 4 einzufügen, da es sich hier um einen Fehldruck handelt.

2. Unter die Bestimmungen Abfertigungsdienst der Güterabfertigungen Ziffer 2 der Tabelle II fallen auch die Voransager in den Güterabfertigungen. Voransager in der Zugabfertigung fallen ebenfalls unter die Tabelle II.

Nachweis für die Berechnung der zusätzlichen Belohnung:

Der Nachweis (Vordruck 173 03 b) ist für jeden ständig Beschäftigten anzulegen. Dabei ist folgendes zu beachten:

a) Als Stichtag ist einzutragen:

   der 1. 1. 1949, wenn sich der Beschäftigte mindestens seit diesem Tage im Reichsbahndienst befindet

   oder

   das Eintrittsdatum, wenn dieses nach dem 1. 1. 1949 liegt,

   oder

   das errechnete Datum gemäß § 3 bzw. § 5 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung bei Dienstzeitunterbrechung.

   Die Berechnung ist in Zusammenarbeit mit dem Kaderbearbeiter vorzunehmen.

   In jedem Jahr ist die für den Eisenbahner nach der 1. Durchführungsbestimmung zur Eisenbahner-Verordnung zu ermittelnde gesetzliche Tätigkeitsgruppe neu festzulegen und danach die zusätzliche Belohnung zu zahlen.

b) Als Tätigkeit ist die tatsächlich ausgeübte Beschäftigung einzutragen. Beim Wechsel der Tätigkeit sind die Angaben aus den Stundenheften, sonstigen Lohnvorsammlungsunterlagen bzw. Dienstausteilern zu übernehmen.

   Das Jahr ist mit 360 Tagen zu berechnen.

   Bei erstmaligen Zahlungen sind die beiden letzten Beschäftigungsjahre einzutragen. Werden für volle Nachweise neue angelegt, ist in der ersten Zeile der Vorderseite die Berechnung der Beschäftigungszeit für das letzte Jahr vorzutragen, um den Übergang für die folgenden Jahre zu haben.

c) Die Leistungsbewertung ist in knapper, klarer Form vorzunehmen. Sie ist vom Dienstvorsteher und dem BGL-Vorsitzenden zu unterschreiben. Der Dienstvorsteher übernimmt mit seiner Unterschrift gleichzeitig die Verantwortung für die richtige Berechnung. Die Leistungen des Leiters einer Dienststelle oder eines Betriebes sind vom Leiter der übergeordneten Stelle zu bewerten.

d) Bei Versetzungen oder Abordnungen ist der Nachweis mit dem Arbeiterlohnkonto der neuen Dienststelle zu übersenden. In diesen Fällen hat die alte Dienststelle die Tätigkeit bis zum Abgangstag einzutragen.

e) Um die termingerechte Zahlung der zusätzlichen Belohnung zu sichern, sind die Nachweise nach Fälligkeitstagen geordnet aufzubewahren.
   Beim Ausscheiden ist auf dem Nachweis ein entsprechender Vermerk anzubringen. Abgeschlossene oder volle Nachweise sind zu den Personalakten zu nehmen.

Versteuerung:

Die zusätzliche Belohnung wird mit 5 Prozent versteuert. Ergibt die Versteuerung der zusätzlichen Belohnung mit dem Lohn des Fälligkeitsmonats nach der Steuertabelle einen niedrigeren Steuerbetrag, so ist das Gesamteinkommen nach der Tabelle zu versteuern (§ 10 [3] der AStVO vom 22. 12. 1952).

Der Minister

(Arb I-2/223/3922/56 v. 4. 1. 1957/31 715)

gez. Kramer

Hauptbuchhalter

MfV 7

Betr.: Arbeitsanweisung IV, Textziffer 150

Bezug: Preisanordnung Nr. 673 — Anordnung über die Entgelte für Leistungen der Deutschen Reichsbahn außerhalb der Eisenbahntarife —

Mit der Einführung der PAO Nr. 673 ändern sich ab 1. 1. 57 auch die in der Arbeitsanweisung IV, Textziffer 150, enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung von Preisen.

Das trifft besonders für die Abrechnung der Bauleistungen für Investitionen und Generalreparaturen, der sonstigen Leistungen für Investitionen und Generalreparaturen und der Leistungen für Dritte zu.

Deshalb werden die in der Arbeitsanweisung IV angeführten Preise, die der PAO Nr. 673 entgegenstehen, aufgehoben.

(Hb I/170/10/56 v. 29. 12. 1956/31 403)

i. V. gez. Ramlow
Hauptreferent

Materialversorgung

MfV 8

Betr.: Nummerung der Ersatzstücke für Wagen

Die 2flügligen Holztüren der Ommu-Wagen (Gattungs-Nr. 740, früher Klagenfurt) haben sich nicht bewährt und werden daher z. Z. vom Raw „7. Oktober", Zwikkau, laufend gegen solche aus Stahl ausgewechselt. Dadurch ist es möglich, die Ersatzstück-Nummern für die alten Türen und ihre Beschlagteile auf die neuen Türen zu übertragen. Gleichzeitig ist es jedoch erforderlich, die neuen Zeichnungs-Nummern in das Ersatzstück-Verzeichnis aufzunehmen und alle die Teile zu streichen, die jetzt nicht mehr benötigt werden. Im Nummernverzeichnis der Ersatzstücke für Personen-, Gepäck- und Güterwagen, Teil 4, Drucksache 217.09 (3. Ausgabe v. 1. 1. 1954), sind daher folgende Berichtigungen vorzunehmen:

S. 69, bei 740.22.007.01.01 Text ändern in: Buckelblech für rechten Türflügel, Sp 4 nachtragen 22.007.$\frac{01}{02}$.01, Sp 5 Angaben streichen,

bei 740.22.007.02.01 Text ändern in: Buckelblech für linken Türflügel, Sp 4 nachtragen 22.007.$\frac{01}{02}$.01, Sp 5 Angaben streichen.

S. 70, bei 740.22.007.03.01 und 04.01 in Sp 2 „beschlagene" streichen und dafür „h=1570 mm" eintragen, Sp 4 nachtragen: 740.22.007.00.01, Sp 5 Angaben streichen.

S. 73, 740.22.007.39.01—51.01 mit allen Angaben streichen.

S. 74, bei 740.22.008.10.01 in Sp 4 nachtragen: 740.22.008.10.01,, Sp 5 Angaben streichen.

S. 75, bei 740.22.008.13.01 in Sp 2 „und Hebellager" streichen, Sp 4 nachtragen: 740.22.008.13.01, Sp 5 Angaben streichen und

740.22.008.18.01 mit allen Angaben streichen.

S. 76, bei 738.22.008.23.01 Sorten-Nr ändern in **00**, Sp 6 nachtragen: „1 u 2 Ommu"

740.22.008.23.01 mit allen Angaben streichen.

Bei 738.22.008.26.00 in Spalte 4 nachtragen: 22.007.03.01, Sp 5 Angaben streichen u in Sp 6 nachtragen: 1 u 2 Ommu.

740.22.008.26.01 und 740.22.008.28.01 mit allen Angaben streichen.

Bei 734.22.008.28.00 in Sp 6 nachtragen: 1 u 2 Ommu.

S. 78, 740.22.009.00.13 und 00.14 mit allen Angaben streichen.

S. 79, bei 740.22.009.01.13 in Sp 2 nachtragen: unteres Neu eintragen:

740.22.009.01.15 desgl oberes, 740.22.009.01.15, 1 u 2 Ommu.

S. 80, bei 740.22.009.05.13 in Sp 2 streichen „wie gezeichnet", in Sp 4 nachtragen: 740.22.009.05.13, Sp 5 Angaben streichen.

740.22.009.05.14 mit allen Angaben streichen.

S. 81, 740.22.010.01.01 mit allen Angaben streichen.

S. 82, bei 734.22.010.01.01 in Sp 6 nachtragen: 1 u Ommu.

740.22.010.06.01 mit allen Angaben streichen.

S. 83, 740.22.011.04.01 und 740.22.011.07.01 mit allen Angaben streichen.

Bei 740.22.011.06.01 in Sp 4 nachtragen: 740.22.011.06.01 und in Angaben streichen.

(Mv II-1 v. 27. 12. 1956/31 617)

gez. Haas
Leiter der Abteilung

Bahnärztlicher Dienst

Bäd 1

Betr.: Arbeitsschutzanordnung Nr. 20 und DV 433

Die Dienstvorschrift 433 (Rettungswesen im Eisenbahnverkehr) vom 1. 7. 1953 und die Arbeitsschutzanordnung Nr. 20 (Erste Hilfe und Verhalten bei Unfällen) vom 2. 7. 1956 (Gesetzblatt Nr. 62 vom 14. 7. 1956) haben in mehreren Dienststellen in der Anwendbarkeit zu Unstimmigkeiten Anlaß gegeben.

Es wird daher folgendes klargestellt:

Die DV 433 regelt die Beschaffung, Aufbewahrung und die Verwendung der für **Bahnbetriebsunfälle** vorrätig zu haltenden Rettungsmittel der Deutschen Reichsbahn.

Die ASA 20 legt unabhängig hiervon diejenigen Hilfsmittel und einzuleitenden Maßnahmen fest, die bei **Unfällen im Betrieb** zur Versorgung der Beschäftigten Anwendung finden müssen. Für die Einhaltung dieser Arbeitsschutzanordnung sind die Leiter von Betrieben und Verwaltungen und die Betriebsinhaber lt. § 1 dieser Verordnung verantwortlich. Die Beschaffung der notwendigen Materialien geht also zu Lasten der Dienststellen und nicht des Bahnärztlichen Dienstes.

Die DV 433 ist daher wie folgt zu ändern:

Zu streichen sind

§ 4, Absatz 1, Zeile 5: „Verbandkästen in den D-Zug-Wagen",

Absatz 2, Zeile 4: „in den Bahnbetriebswerken, den Bahnbetriebswagenwerken",

in den Ergänzungen vom 23. 11. 55:

„Güterabfertigungen und Umladehallen. Weiterhin in Werkstattwagen der Kbw'e und Werkzeugwagen der Sfm und Stm und Geräte- und Mannschaftswagen der Fahrleitungsmeistereien."

Zeile 9—10: „Bauzügen ist nach dem Ermessen des Oberbahnarztes ein großer oder kleiner Rettungskasten mitzugeben."

§ 4, Absatz 4 (insgesamt streichen).

Absatz 5 **Dafür ist einzusetzen:**

Mit Verbandkästchen sind auszurüsten:
Triebwagen im Stadtbahnverkehr
Zugführer der Güterzüge
Zugbegleitpersonal der D- und Eilzüge
Lokomotiven
Blockwärter
Übergangsposten
Schrankenwärter
Schrankenposten an Staatsstraßen sind mit einem kleinen Rettungskasten zusätzlich auszurüsten.

Absatz 7 **Dafür ist einzusetzen:**

Sämtliche Reichsbahnstellen haben unabhängig von den in der DV 433 aufgeführten Rettungsmitteln für den Bedarf ihrer Beschäftigten Hilfsmittel gemäß der ASA (Arbeitsschutzanordnung) 20 anzuschaffen und bereitzuhalten.

Absatz 8 „in den Reichsbahnausbesserungswerken, Bahnbetriebswerken und Bahnbetriebswagenwerken."

Absatz 10 **Dafür ist einzusetzen:**

Der Inhalt der Rettungskästen und der Verbandkästchen ergibt sich aus den Anlagen 2, 4 und 6.

Absatz 11, Zeile 2: „sowie die Verbandkästen in den D-Zug-Wagen."

§ 5, Absatz 1 **Dafür ist einzusetzen:**

Die angeführten Rettungsmittel sind nur für Bahnbetriebsunfälle zu verwenden. Für den Bedarf der Beschäftigten der Dienststelle sind diejenigen Hilfsmittel, die die Dienststelle gemäß der ASA 20 vorrätig halten muß, zu gebrauchen.

§ 6, Absatz 1 Ergänzung „und bei den D-Zug-Wagen"

Absatz 2 (insgesamt streichen).

Absatz 6, Zeile 3 u 4: „und Verbandkästen der D-Zug-Wagen."

§ 7, neuer Absatz 1: „oder Verbandkästen der D-Zug-Wagen."

Absatz 2, Zeile 3 u 4: „und Verbandkästen der D-Zug-Wagen."

Die Anlage 6 „Inhalt der Verbandkästchen A, B, C" ändert sich wie folgt:

Inhalt des Verbandkästchens

Arterienabbinder „Reform"	1 Stück
Verbandpäckchen (steril) — 6 cm	3 Stück
Verbandpäckchen (steril) — 8 cm	3 Stück
Brandbinden — 1 m lang, 10 cm breit	1 Stück
Sortierte Wundverbände — 4, 6, 8 cm breit	je 10 Stück
Gothaplast — 1,25 cm × 5 m	1 Stück

Diejenigen Dienststellen, die auf Grund dieser Verfügung weiterhin nicht mehr mit Rettungsmitteln durch den Bahnärztlichen Dienst versorgt werden, behalten die zur Zeit bei ihnen aufgestellten Rettungsmittel des Bahnärztlichen Dienstes. Sie müssen jedoch überprüfen, inwieweit diese Rettungsmittel den für sie gültigen Forderungen der ASA 20 genügen und gegebenenfalls gemäß dieser Anordnung Ergänzungen vornehmen.

Die Anlage 1 der DV 433 bleibt vollinhaltlich gültig, da die dort geforderten Mindestzahlen der auszubildenden Gesundheitshelfer nicht unter denen der ASA 20 liegen und den besonderen Gegebenheiten der Deutschen Reichsbahn entsprechen.

Die Verfügung tritt mit Wirkung vom 1. 1. 1957 in Kraft.

Abteilung Planung des MfV hat mitgewirkt.

Eine Neuauflage der DV 433 ist für das Jahr 1957 vorgesehen.

(BÄD — stellv. Chefarzt — 64-160 — v. 5. 12. 1956)

gez. Dr. Schunck
stellv. Chefarzt

Verwaltung Heime

VH 1

Betr.: Urlaubsplätze

Das Reichsbahnerholungsheim „Ernst Thälmann" in Schwarzburg (Thüringen) stellt im März 1957 zusätzlich Urlaubsplätze zur Verfügung:

1. 5.—17. 3. 57
2. 19.—30. 3. 57

Die Kosten betragen bei Abgabe des G-Verpflegungsscheines pro Tag und Platz 5,40 DM.

Bei Bedarf erbittet die Verwaltung Heime der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8, Clara-Zetkin-Straße 35, Anruf unter Apparat 31 287.

(VH 11 Tgb.-Nr.: 8762 v. 21. 12. 56/31 287)

gez. Fischer
Leiter der Verwaltung

der Altersversorgung kommen können, wenn eine mindestens einjährige Arbeitsleistung nach einem erneuten Dienstantritt bei der Deutschen Reichsbahn nachgewiesen wird, wobei Krankheitstage auf diese Arbeitsleistung nicht angerechnet werden.

Zu § 9 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Die Berechnungsform für die Zahlung der zusätzlichen Belohnung ist sinngemäß anzuwenden für die Beschäftigten, denen nach den Bestimmungen des § 4 der 1. Durchführungsbestimmung Dienstjahre angerechnet werden, die vor dem Eintritt in den Dienst der Deutschen Reichsbahn lagen.

1. Beispiel:

Ein Angehöriger der Nationalen Volksarmee scheidet nach einer Dienstzeit von 8 Jahren durch Entpflichtung aus dem Dienst der Nationalen Volksarmee am 31. 7. 1956 aus. Er tritt mit dem 1. 8. 1956 in den Dienst der Deutschen Reichsbahn und erhält mit dem 1. 1. 1957 die zusätzliche Belohnung entsprechend dem Prozentsatz der Tätigkeitsgruppe für die ausübende Tätigkeit unter Berücksichtigung des Lohnes für die Zeit vom 1. 8. 1956 bis 31. 12. 1956.

2. Beispiel:

Ein Eisenbahner, der seit 1949 bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt ist, geht im Einvernehmen mit der Betriebsleitung oder auf Veranlassung übergeordneter Organe ab 15. 6. 1953 in den Dienst des Rates des Bezirkes über, scheidet hier am 1. 8. 1954 aus, um im weiteren in den Dienst der Nationalen Volksarmee zu treten. Hier scheidet er am 15. 7. 1956 durch Entpflichtung aus dem Dienst der Nationalen Volksarmee aus. Bei einer Wiedereinstellung am 16. 7. 1956 würde dieser Beschäftigte am 1. 1. 1957 die zusätzliche Belohnung entsprechend dem höchsten Prozentsatz der Tätigkeitsgruppe für die ausübende Tätigkeit unter Berücksichtigung des Lohnes für die Zeit vom 16. 7. 1956 bis 31. 12. 1956 erhalten.

3. Beispiel:

Ein Werktätiger, der bei der Deutschen Reichsbahn seit dem 1. 12. 1938 in einem Arbeitsrechtsverhältnis steht, wurde am 15. 3. 1953 aus dem Dienst der Deutschen Reichsbahn entlassen. Die Wiedereinstellung erfolgt am 1. 8. 1956. Dieser Beschäftigte erhält als Stichtag den 16. 5. 1952 und seine zusätzliche Belohnung entsprechend dem Prozentsatz der Tätigkeitsgruppe für die ausübende Tätigkeit unter Berücksichtigung des Lohnes für die Zeit vom 1. 8. 1956 bis 16. 5. 1957.

2. Die zusätzliche Belohnung kann nach dem Bruttoeinkommen aus der Zeit zwischen dem letzten Fälligkeitstag und dem Tag des Ausscheidens ist auch an solche Eisenbahner auszuzahlen, die nach einer Beschäftigungsdauer von 2 Jahren wegen Invalidität oder Erreichung der Altersgrenze, d. h. jedes Ausscheiden nach Vollendung des 60. bzw. 65. Lebensjahres, vor Vollendung einer ununterbrochenen Beschäftigungszeit aus der Deutschen Reichsbahn ausscheiden.

3. In den im § 9 der 1. Durchführungsbestimmung genannten Fällen ist die zusätzliche Belohnung anteilmäßig nachzuzahlen, wenn das Ausscheiden in der Zeit vom 1. Januar 1956 bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung am 18. Oktober 1956 erfolgte.

4. Beim Ausscheiden aus dem Reichsbahndienst aus eigener Veranlassung erfolgt keine Zahlung der anteilmäßigen zusätzlichen Belohnung.

5. Im Wortlaut der Ziffer 2 des § 9 der 1. Durchführungsbestimmung ist nach den Worten „. . . aus einem der im § 2 (1) genannten Gründe" ein Komma zu setzen, da mit dieser Formulierung beabsichtigt ist, beide Paragraphen zu berücksichtigen.

Zu § 10 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Der § 10 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung findet Anwendung bei den Ingenieuren, die am 1. Januar 1956 länger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt waren, als Ingenieure ihre Bezüge nach der I-Verordnung erhielten und demzufolge bisher einen monatlichen Gehaltszuschlag von 5 Prozent bzw. 8 Prozent nach der Kultur-Verordnung erhalten haben. Ihnen ist die zusätzliche Belohnung nach einer Beschäftigungsdauer

von 2 bis 4 Jahren in Höhe von $4^1/_4$ %
von 5 bis 6 Jahren in Höhe von $6^3/_4$ %

des Jahresbruttoeinkommens zu zahlen.

Soweit Beschäftigte bisher nach der I-Verordnung entlohnt wurden, ohne den monatlichen Gehaltszuschlag von 5 Prozent entsprechend der Kultur-Verordnung zu erhalten, ist die Berechnung der zusätzlichen Belohnung nach § 10 Ziffer 3 der Verordnung vorzunehmen.

1. Beispiel:

Ein Ingenieur hat vom 1. 5. 1949 ab bei einer Dienststelle der Deutschen Reichsbahn gearbeitet. Seine Vergütung wurde nach der I-Verordnung gezahlt und er erhielt ab 1. 6. 1951 einen monatlichen Gehaltszuschlag entsprechend der Kultur-Verordnung von 5 Prozent, er gehörte zur Tätigkeitsgruppe I der zusätzlichen Belohnung. Er war am 1. 6. 1956 bereits länger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt. Dieser Mitarbeiter erhält somit ab 1. 5. 1957 jährlich 8 Prozent zusätzliche Belohnung für die zurückliegenden 12 Kalendermonate. Die ab 1. 6. 1956 gezahlten monatlichen Gehaltszuschläge nach der Kultur-Verordnung werden angerechnet.

2. Beispiel:

Ein Ingenieur hat am 1. 9. 1953 bei der Deutschen Reichsbahn ein Arbeitsrechtsverhältnis begründet, seine Vergütung wurde nach der I-Verordnung bezahlt und er erhielt ab 1. 10. 1955 einen monatlichen Gehaltszuschlag entsprechend der Kultur-Verordnung von 5 Prozent, er gehörte zur Tätigkeitsgruppe I der zusätzlichen Belohnung. Dieser Mitarbeiter war am 1. 1. 1956 bereits länger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt, er erhält somit am 1. 9. 1957 $4^1/_4$ Prozent, am 1. 9. 1958 $6^3/_4$ Prozent und ab 1. 9. 1959 jährlich 8 Prozent zusätzliche Belohnung für die zurückliegenden 12 Kalendermonate. Die ab 1. 9. 1956 gezahlten monatlichen Gehaltszuschläge nach der Kultur-Verordnung sind bei der Zahlung der zusätzlichen Belohnung am 1. 9. 1957 anzurechnen.

3. Beispiel:

Ein Ingenieur steht mit dem 1. 3. 1954 in einem Arbeitsrechtsverhältnis bei der Deutschen Reichsbahn. Seine Vergütung wurde nach der I-Verordnung gezahlt. Er gehörte zur Tätigkeitsgruppe I der zusätzlichen Belohnung. Dieser Mitarbeiter war am 1. 1. 1956 weniger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt. Er erhält somit ab 1. 3. 1956 2 Prozent, ab 1. 3. 1958 4 Prozent und ab 1. 3. 1960 8 Prozent zusätzliche Belohnung für die zurückliegenden 12 Kalendermonate. Sind im Einzelfall die 5 Prozent nach der Kultur-Verordnung gezahlt worden, so sind diese in Anrechnung zu bringen.

4. Beispiel:

Ein Werktätiger hat am 1. 5. 1950 ein Arbeitsrechtsverhältnis mit der Deutschen Reichsbahn begründet und ist am 1. 10. 1953 gemäß § 3 der I-Verordnung in die I-Gruppe eingestuft worden. Der Stichtag für die Berechnung der zusätzlichen Belohnung ist der 1. 5. 1950. Da im weiteren seine Einstufung ab 1. 10. 1953 nach der I-Verordnung erfolgte, gehört er zur

Tätigkeitsgruppe I. Er war am 1. 1. 1956 bereits länger als 2 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt. Dieser Mitarbeiter erhält somit am 1. 5. 1957 8 Prozent zusätzliche Belohnung für die zurückliegenden 12 Kalendermonate. Die ab 1. 5. 1956 gezahlten monatlichen Gehaltszuschläge nach der Kultur-Verordnung sind in Anrechnung zu bringen.

2. Diejenigen Angehörigen der Deutschen Reichsbahn, die entsprechend der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung nicht zu dem Personenkreis der technischen Intelligenz gehören, denen aber der monatliche Gehaltszuschlag nach der Kultur-Verordnung ab 1. 2. 1952 auf Grund bestimmter Sonderregelungen, zum Beispiel Einzelvertrag, gewährt wurde, erhalten die zusätzliche Belohnung nach den Bestimmungen des § 10 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung.

Zu § 11 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Bei Wechsel der Beschäftigung ist die Tätigkeitsgruppe wie folgt festzusetzen:

   a) 360 Tage nach Tabelle I
   360 Tage nach Tabelle II
   Zahlung nach Tabelle I

   b) 240 Tage nach Tabelle I
   240 Tage nach Tabelle II
   240 Tage nach Tabelle III
   Zahlung nach Tabelle II

   c) 180 Tage nach Tabelle I
   270 Tage nach Tabelle II
   270 Tage nach Tabelle III
   Zahlung nach Tabelle II

   d) 330 Tage nach Tabelle III
   300 Tage nach Tabelle II
   90 Tage nach Tabelle I
   Zahlung nach Tabelle II

2. War der Beschäftigte in den letzten 2 Jahren freigestellt, beurlaubt oder ohne eigene Veranlassung ausgeschieden, ist nur die Tätigkeit nach der Wiederaufnahme der Arbeit zugrunde zu legen.

   Ergibt sich jedoch bei Berücksichtigung der Tätigkeiten in den letzten 2 Jahren vor dem Fälligkeitstage eine höhere Gruppe, so ist diese anzuwenden.

   Beispiel:

   a) 1. 1. 1949—30. 4. 1952 Bahnhofshelfer — Tätigkeitsgruppe II —

   1. 5. 1952—30. 4. 1956 Freistellung zur vorübergehenden Arbeit in der Landwirtschaft nach dem Beschluß des Ministerrates vom 4. 2. 1954

   1. 5. 1956—31. 12. 1956 Fahrdienstleiter — Tätigkeitsgruppe I —

   Bei der Zahlung am 1. Januar 1957 wird die Belohnung entsprechend der neuen Tätigkeit nach der Gruppe I gezahlt.

   b) 1. 1. 1949—30. 4. 1955 Fahrdienstleiter — Tätigkeitsgruppe I —

   1. 5. 1955—30. 9. 1956 Freistellung für den Erzbergbau

   1. 10. 1956—31. 12. 1956 Sachbearbeiter — Tätigkeitsgruppe III —

   Bei der Zahlung am 1. Januar 1957 wird die Belohnung nach der Gruppe I gezahlt, da der Beschäftigte in den letzten 2 Jahren

   480 Tage in Tätigkeitsgruppe I
   90 Tage in Tätigkeitsgruppe III
   510 Tage freigestellt war.

Zu § 13 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. In den Fällen, in denen die Dienstleistung eines Beschäftigten eine 100prozentige Auszahlung der zusätzlichen Belohnung nicht gerechtfertigt, ist ebenfalls die Höhe der Auszahlung durch die Dienststellenleitung und Betriebsgewerkschaftsleitung festzulegen.

2. Auf dem Nachweis sind in der Spalte „Leistungsbewertung" die Gründe hierfür so klar darzustellen, daß die vorgesetzte Stelle über Kürzungen oder Nichtgewährungen entscheiden kann.

3. Der übergeordneten Stelle sind zur Entscheidung nur die Nachweise der Beschäftigten vorzulegen, denen die zusätzliche Belohnung gekürzt oder versagt werden soll.

   Im übrigen haben die Verwaltungen der Reichsbahndirektionen und die Reichsbahnämter sowie die übrigen übergeordneten Organe die Pflicht, die richtige Berechnung der zusätzlichen Belohnung bei den nachgeordneten Stellen zu überwachen.

4. Die Konfliktkommissionen und die Arbeitsgerichte sind für Streitfälle über die Höhe der zusätzlichen Belohnung nicht zuständig, da auf sie kein Rechtsanspruch besteht.

Zu § 15 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

1. Die Bestimmungen im Absatz 1 des § 15 1. Durchführungsbestimmung zur Eisenbahnerordnung beziehen sich lediglich auf den Zeitr für den die zusätzliche Belohnung zur Ausza gelangt, d. h. die zusätzliche Belohnung, d Jahre 1957 gezahlt wird, gilt für die Zeit v 1956 bis 31. 12. 1956.

2. Bei der Zahlung der zusätzlichen Belohnun im § 10 der 1. Durchführungsbestimmung d ordnung genannten Angehörigen der techn Intelligenz sind die im Jahre 1956 im Einzelf zahlten monatlichen Gehaltszuschläge in A nung zu bringen, d. h. für diesen Personenkr folgt die Zahlung der zusätzlichen Belohnu wieder am Stichtag oder in den Fällen, w Stichtag der 1. 1. des Kalenderjahres ist, ab 1 für die zurückliegenden 12 Kalendermonate Anrechnung evtl. bereits gezahlter Zuschläge

Zu Anlage 1 der 1. Durchführungsbestimmung zu ordnung:

Tabelle I

1. Der letzte Absatz der Ziffer 2 der Tabelle I b sich auf die Vertreter des Vorstehers der Bah stereien, die nicht die Voraussetzung der Ziff und 33 der Tabelle erfüllen. Handelt es sich um Ingenieure oder Personen, die gemäß § 3 Verordnung vom 28. Juni 1952 über die Erhöh der Gehälter für Ingenieure, Meister usw. einge sind, so erhalten sie die zusätzliche Belohnung der 1. Tätigkeitsgruppe.

2. Die Ziffer 3 a) der Tabelle I bezieht sich nur den Personenkreis, der in Tätigkeiten in den im der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordn aufgeführten Dienststellen beschäftigt ist.

3. Unter Gruppenleiter sind grundsätzlich nur solc Beschäftigten zu verstehen, die in Bahnbetrie werken und Bahnbetriebswagenwerken Grupp selbständig im Sinne eines Produktionsabschnitt leiten.

4. Für die Reichsbahnausbesserungswerke gilt die der Niederschrift vom 29. 11. 1956 getroffene Reg lung.

5. Unter die Ziffer 17 der Tabelle I fallen auch die Lokdienstleiter, die bis zur Herausgabe der Lohnanlagen 1956 ihre Entlohnung nach der M-Gruppe erhielten.

6. Die Ziffer 27 der Tabelle I ist dahingehend zu berichtigen, daß das Wort „Triebmeister" gestrichen wird und dafür zu setzen ist „Transitwagenmeister".

7. Unter die Ziffern 28 und 29 der Tabelle I fallen die Signal- und Fernmeldewerker, die bisher den Titel „Leitungsmeister und Leitungsaufseher" führten und als solche beschäftigt sind.

8. Die Ziffern 31 und 33 der Tabelle I gelten für Ingenieure und Beschäftigte, die nach § 3 der Verordnung vom 28. Juni 1952 eingestuft sind, in allen Betrieben und Dienststellen der Deutschen Reichsbahn.

   Hierunter fallen auch Beschäftigte, die einen Einzelvertrag haben oder E-Gehälter beziehen.

Zu Anlage 2 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung:

Tabelle II

1. In der Tabelle II ist vor Ermittlungs- und Entschädigungsdienst im Gesetzblatt die Ziffer 3 und vor Lademeister die Ziffer 4 einzufügen, da es sich hier um einen Fehldruck handelt.

2. Unter die Bestimmungen Abfertigungsdienst der Güterabfertigungen Ziffer 2 der Tabelle II fallen auch die Voransager in den Güterabfertigungen. Voransager in der Zugabfertigung fallen ebenfalls unter die Tabelle II.

Nachweis für die Berechnung der zusätzlichen Belohnung:

Der Nachweis (Vordruck 173 03 b) ist für jeden ständig Beschäftigten anzulegen. Dabei ist folgendes zu beachten:

a) Als Stichtag ist einzutragen:

   der 1. 1. 1949, wenn sich der Beschäftigte mindestens seit diesem Tage im Reichsbahndienst befindet

   oder

   das Eintrittsdatum, wenn dieses nach dem 1. 1. 1949 liegt,

   oder

   das errechnete Datum gemäß § 3 bzw. § 5 der 1. Durchführungsbestimmung zur Verordnung bei Dienstzeitunterbrechung.

   Die Berechnung ist in Zusammenarbeit mit dem Kaderbearbeiter vorzunehmen.

   In jedem Jahr ist die für den Eisenbahner nach der 1. Durchführungsbestimmung zur Eisenbahner-Verordnung zu ermittelnde gesetzliche Tätigkeitsgruppe neu festzulegen und danach die zusätzliche Belohnung zu zahlen.

b) Als Tätigkeit ist die tatsächlich ausgeübte Beschäftigung einzutragen. Beim Wechsel der Tätigkeit sind die Angaben aus den Stundenheften, sonstigen Lohnvorsammlungsunterlagen bzw. Dienstausteilern zu übernehmen.

   Das Jahr ist mit 360 Tagen zu berechnen.

   Bei erstmaligen Zahlungen sind die beiden letzten Beschäftigungsjahre einzutragen. Werden für volle Nachweise neue angelegt, ist in der ersten Zeile der Vorderseite die Berechnung der Beschäftigungszeit für das letzte Jahr vorzutragen, um den Übergang für die folgenden Jahre zu haben.

c) Die Leistungsbewertung ist in knapper, klarer Form vorzunehmen. Sie ist vom Dienstvorsteher und dem BGL-Vorsitzenden zu unterschreiben. Der Dienstvorsteher übernimmt mit seiner Unterschrift gleichzeitig die Verantwortung für die richtige Berechnung. Die Leistungen des Leiters einer Dienststelle oder eines Betriebes sind vom Leiter der übergeordneten Stelle zu bewerten.

d) Bei Versetzungen oder Abordnungen ist der Nachweis mit dem Arbeiterlohnkonto der neuen Dienststelle zu übersenden. In diesen Fällen hat die alte Dienststelle die Tätigkeit bis zum Abgangstag einzutragen.

e) Um die termingerechte Zahlung der zusätzlichen Belohnung zu sichern, sind die Nachweise nach Fälligkeitstagen geordnet aufzubewahren.
   Beim Ausscheiden ist auf dem Nachweis ein entsprechender Vermerk anzubringen. Abgeschlossene oder volle Nachweise sind zu den Personalakten zu nehmen.

Versteuerung:

Die zusätzliche Belohnung wird mit 5 Prozent versteuert. Ergibt die Versteuerung der zusätzlichen Belohnung mit dem Lohn des Fälligkeitsmonats nach der Steuertabelle einen niedrigeren Steuerbetrag, so ist das Gesamteinkommen nach der Tabelle zu versteuern (§ 10 [3] der AStVO vom 22. 12. 1952).

Der Minister

(Arb I-2/223/3922/56 v. 4. 1. 1957/31 715)

gez. Kramer

Hauptbuchhalter

MfV 7

Betr.: Arbeitsanweisung IV, Textziffer 150

Bezug: Preisanordnung Nr. 673 — Anordnung über die Entgelte für Leistungen der Deutschen Reichsbahn außerhalb der Eisenbahntarife —

Mit der Einführung der PAO Nr. 673 ändern sich ab 1. 1. 57 auch die in der Arbeitsanweisung IV, Textziffer 150, enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung von Preisen.

Das trifft besonders für die Abrechnung der Bauleistungen für Investitionen und Generalreparaturen, der sonstigen Leistungen für Investitionen und Generalreparaturen und der Leistungen für Dritte zu.

Deshalb werden die in der Arbeitsanweisung IV angeführten Preise, die der PAO Nr. 673 entgegenstehen, aufgehoben.

(Hb I/170/10/56 v. 29. 12. 1956/31 403)

i. V. gez. Ramlow
Hauptreferent

Materialversorgung

MfV 8

Betr.: Nummerung der Ersatzstücke für Wagen

Die 2flügligen Holztüren der Ommu-Wagen (Gattungs-Nr. 740, früher Klagenfurt) haben sich nicht bewährt und werden daher z. Z. vom Raw „7. Oktober", Zwikkau, laufend gegen solche aus Stahl ausgewechselt. Dadurch ist es möglich, die Ersatzstück-Nummern für die alten Türen und ihre Beschlagteile auf die neuen Türen zu übertragen. Gleichzeitig ist es jedoch erforderlich, die neuen Zeichnungs-Nummern in das Ersatzstück-Verzeichnis aufzunehmen und alle die Teile zu streichen, die jetzt nicht mehr benötigt werden. Im Nummernverzeichnis der Ersatzstücke für Personen-, Gepäck- und Güterwagen, Teil 4, Drucksache 217.09 (3. Ausgabe v. 1. 1. 1954), sind daher folgende Berichtigungen vorzunehmen:

S. 69, bei 740.22.007.01.01 Text ändern in: Buckelblech für rechten Türflügel, Sp 4 nachtragen 22.007.$\frac{01}{02}$.01, Sp 5 Angaben streichen,

bei 740.22.007.02.01 Text ändern in: Buckelblech für linken Türflügel, Sp 4 nachtragen 22.007.$\frac{01}{02}$.01, Sp 5 Angaben streichen.

S. 70, bei 740.22.007.03.01 und 04.01 in Sp 2 „beschlagene" streichen und dafür „h=1570 mm" eintragen, Sp 4 nachtragen: 740.22.007.00.01, Sp 5 Angaben streichen.

S. 73, 740.22.007.39.01—51.01 mit allen Angaben streichen.

S. 74, bei 740.22.008.10.01 in Sp 4 nachtragen: 740.22.008.10.01,, Sp 5 Angaben streichen.

S. 75, bei 740.22.008.13.01 in Sp 2 „und Hebellager" streichen, Sp 4 nachtragen: 740.22.008.13.01, Sp 5 Angaben streichen und

740.22.008.18.01 mit allen Angaben streichen.

S. 76, bei 738.22.008.23.01 Sorten-Nr ändern in **00**, Sp 6 nachtragen: „1 u 2 Ommu"

740.22.008.23.01 mit allen Angaben streichen.

Bei 738.22.008.26.00 in Spalte 4 nachtragen: 22.007.03.01, Sp 5 Angaben streichen u in Sp 6 nachtragen: 1 u 2 Ommu.

740.22.008.26.01 und 740.22.008.28.01 mit allen Angaben streichen.

Bei 734.22.008.28.00 in Sp 6 nachtragen: 1 u 2 Ommu.

S. 78, 740.22.009.00.13 und 00.14 mit allen Angaben streichen.

S. 79, bei 740.22.009.01.13 in Sp 2 nachtragen: unteres Neu eintragen:

740.22.009.01.15 desgl oberes, 740.22.009.01.15, 1 u 2 Ommu.

S. 80, bei 740.22.009.05.13 in Sp 2 streichen „wie gezeichnet", in Sp 4 nachtragen: 740.22.009.05.13, Sp 5 Angaben streichen.

740.22.009.05.14 mit allen Angaben streichen.

S. 81, 740.22.010.01.01 mit allen Angaben streichen.

S. 82, bei 734.22.010.01.01 in Sp 6 nachtragen: 1 u Ommu.

740.22.010.06.01 mit allen Angaben streichen.

S. 83, 740.22.011.04.01 und 740.22.011.07.01 mit allen Angaben streichen.

Bei 740.22.011.06.01 in Sp 4 nachtragen: 740.22.011.06.01 und in Angaben streichen.

(Mv II-1 v. 27. 12. 1956/31 617)

gez. Haas
Leiter der Abteilung

Bahnärztlicher Dienst

Bäd 1

Betr.: Arbeitsschutzanordnung Nr. 20 und DV 433

Die Dienstvorschrift 433 (Rettungswesen im Eisenbahnverkehr) vom 1. 7. 1953 und die Arbeitsschutzanordnung Nr. 20 (Erste Hilfe und Verhalten bei Unfällen) vom 2. 7. 1956 (Gesetzblatt Nr. 62 vom 14. 7. 1956) haben in mehreren Dienststellen in der Anwendbarkeit zu Unstimmigkeiten Anlaß gegeben.

Es wird daher folgendes klargestellt:

Die DV 433 regelt die Beschaffung, Aufbewahrung und die Verwendung der für **Bahnbetriebsunfälle** vorrätig zu haltenden Rettungsmittel der Deutschen Reichsbahn.

Die ASA 20 legt unabhängig hiervon diejenigen Hilfsmittel und einzuleitenden Maßnahmen fest, die bei **Unfällen im Betrieb** zur Versorgung der Beschäftigten Anwendung finden müssen. Für die Einhaltung dieser Arbeitsschutzanordnung sind die Leiter von Betrieben und Verwaltungen und die Betriebsinhaber lt. § 1 dieser Verordnung verantwortlich. Die Beschaffung der notwendigen Materialien geht also zu Lasten der Dienststellen und nicht des Bahnärztlichen Dienstes.

Die DV 433 ist daher wie folgt zu ändern:

Zu streichen sind

§ 4, Absatz 1, Zeile 5: „Verbandkästen in den D-Zug-Wagen",

Absatz 2, Zeile 4: „in den Bahnbetriebswerken, den Bahnbetriebswagenwerken",

in den Ergänzungen vom 23. 11. 55:

„Güterabfertigungen und Umladehallen. Weiterhin in Werkstattwagen der Kbw'e und Werkzeugwagen der Sfm und Stm und Geräte- und Mannschaftswagen der Fahrleitungsmeistereien."

Zeile 9—10: „Bauzügen ist nach dem Ermessen des Oberbahnarztes ein großer oder kleiner Rettungskasten mitzugeben."

§ 4, Absatz 4	(insgesamt streichen).
Absatz 5	**Dafür ist einzusetzen:** Mit Verbandkästchen sind auszurüsten: Triebwagen im Stadtbahnverkehr Zugführer der Güterzüge Zugbegleitpersonal der D- und Eilzüge Lokomotiven Blockwärter Übergangsposten Schrankenwärter Schrankenposten an Staatsstraßen sind mit einem kleinen Rettungskasten zusätzlich auszurüsten.
Absatz 7	**Dafür ist einzusetzen:** Sämtliche Reichsbahnstellen haben unabhängig von den in der DV 433 aufgeführten Rettungsmitteln für den Bedarf ihrer Beschäftigten Hilfsmittel gemäß der ASA (Arbeitsschutzanordnung) 20 anzuschaffen und bereitzuhalten.
Absatz 8	„in den Reichsbahnausbesserungswerken, Bahnbetriebswerken und Bahnbetriebswagenwerken."
Absatz 10	**Dafür ist einzusetzen:** Der Inhalt der Rettungskästen und der Verbandkästchen ergibt sich aus den Anlagen 2, 4 und 6.
Absatz 11, Zeile 2:	„sowie die Verbandkästen in den D-Zug-Wagen."
§ 5, Absatz 1	**Dafür ist einzusetzen:** Die angeführten Rettungsmittel sind nur für Bahnbetriebsunfälle zu verwenden. Für den Bedarf der Beschäftigten der Dienststelle sind diejenigen Hilfsmittel, die die Dienststelle gemäß der ASA 20 vorrätig halten muß, zu gebrauchen.
§ 6, Absatz 1	Ergänzung „und bei den D-Zug-Wagen"
Absatz 2	(insgesamt streichen).
Absatz 6, Zeile 3 u 4:	„und Verbandkästen der D-Zug-Wagen."
§ 7, neuer Absatz 1:	„oder Verbandkästen der D-Zug-Wagen."
Absatz 2, Zeile 3 u 4:	„und Verbandkästen der D-Zug-Wagen."

Die Anlage 6 „Inhalt der Verbandkästchen A, B, C" ändert sich wie folgt:

Inhalt des Verbandkästchens

Arterienabbinder „Reform"	1 Stück
Verbandpäckchen (steril) — 6 cm	3 Stück
Verbandpäckchen (steril) — 8 cm	3 Stück
Brandbinden — 1 m lang, 10 cm breit	1 Stück
Sortierte Wundverbände — 4, 6, 8 cm breit	je 10 Stück
Gothaplast — 1,25 cm × 5 m	1 Stück

Diejenigen Dienststellen, die auf Grund dieser Verfügung weiterhin nicht mehr mit Rettungsmitteln durch den Bahnärztlichen Dienst versorgt werden, behalten die zur Zeit bei ihnen aufgestellten Rettungsmittel des Bahnärztlichen Dienstes. Sie müssen jedoch überprüfen, inwieweit diese Rettungsmittel den für sie gültigen Forderungen der ASA 20 genügen und gegebenenfalls gemäß dieser Anordnung Ergänzungen vornehmen.

Die Anlage 1 der DV 433 bleibt vollinhaltlich gültig, da die dort geforderten Mindestzahlen der auszubildenden Gesundheitshelfer nicht unter denen der ASA 20 liegen und den besonderen Gegebenheiten der Deutschen Reichsbahn entsprechen.

Die Verfügung tritt mit Wirkung vom 1. 1. 1957 in Kraft.

Abteilung Planung des MfV hat mitgewirkt.

Eine Neuauflage der DV 433 ist für das Jahr 1957 vorgesehen.

(BÄD — stellv. Chefarzt — 64-160 — v. 5. 12. 1956)

gez. Dr. Schunck
stellv. Chefarzt

Verwaltung Heime

Betr.: Urlaubsplätze **VH 1**

Das Reichsbahnerholungsheim „Ernst Thälmann" in Schwarzburg (Thüringen) stellt im März 1957 zusätzlich Urlaubsplätze zur Verfügung:

1. 5.—17. 3. 57
2. 19.—30. 3. 57

Die Kosten betragen bei Abgabe des G-Verpflegungsscheines pro Tag und Platz 5,40 DM.

Bei Bedarf erbittet die Verwaltung Heime der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8, Clara-Zetkin-Straße 35, Anruf unter Apparat 31 287.

(VH 11 Tgb.-Nr.: 8762 v. 21. 12. 56/31 287)

gez. Fischer
Leiter der Verwaltung

Wer hat?

Benötigen für Elektrokarren „Siemens-Schuckert", Baujahr 1930,

4 Stück Ritzel
4 Stück spiralverzahnte Kegelräder
sowie diverse Ersatzteile.

Mitteilungen sind zu richten an RAW Stendal TA/TA 3.

Wer braucht?

Im Bf Nordhausen ist eine Wagendrehscheibe verfügbar. Durchmesser 8,37 m. Handbetrieb. Die Drehscheibe wurde wenig benutzt.

Anfragen an Rbd Erfurt, Ruf 1501.

Fachliteratur

In dem Fachbuchverlag in Leipzig W 31, Karl-Heine-Straße 16, ist das Buch

Kurz, Harald, **Grundlagen der Modellbahntechnik**

Band I: Gleis und Fahrzeuge im Maßstab 1 : 87
147 Seiten mit 237 Abbildungen. DIN A 5, Halbleinen 8,50 DM,

neu erschienen.

Der Verfasser gibt einen Überblick über die Entwicklung der deutschen Modellbahnproduktion der Nenngröße H 0. Er betont die Entwicklung der Modellbahn vom Spielzeug zum Lehrmittel und bespricht instruktiv Gleisanlagen, Gleise und Fahrgestelle, Fahrzeugkupplungen, Fahrwiderstände und Zugkräfte. Dabei bedient er sich zur Veranschaulichung zahlreicher exakter Beispiele. Das Buch hat sowohl als technisches Lehrmittel bei der Normung, bei der Entwicklung von Modellen und zu wissenschaftlichen Zwecken als auch für die aus dem Kreis der Jungen Pioniere heranwachsenden Modelleisenbahner im gleichen Maße Bedeutung.

Interessentenkreis: Interessenten für Modelleisenbahnbau und -betrieb, Fachschüler.

Bestellwort: Kurz, Modellbahntechnik I

Ehrentafel

Im Kampf für die Erfüllung des Transportplanes der Deutschen Reichsbahn haben sich durch vorbildliche disziplinierte Arbeit ausgezeichnet:

Kohl, Otto	Rangierleiter	Bf Bitterfeld Rbd Halle Org-3 Aba v. 20. 12. 56
Heide, Otto	Fahrdienstleiter	Bf Delitzsch Rba Delitzsch KV- v. 20. 12. 56
Fischer, Joachim	Weichenwärter	Bf Delitzsch Rba Delitzsch KV- v. 20. 12. 56

Ich spreche den hier ausgezeichneten Eisenbahnern meinen Dank und meine Anerkennung für ihre hervorragenden Leistungen aus.

Möge ihr Beispiel alle Eisenbahner zur weiteren Verbesserung der Arbeit anspornen.

gez. Kramer
Minister

Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen. Beiträge bis Dienstag jeder Woche, 12 Uhr, einsenden.
Druck: VEB Graphische Werkstätten Berlin, O 17, Mühlenstraße 73 · (204) Ag 130/57/DDR 7,6 2666

Nur für den Dienstgebrauch!

Verfügungen und Mitteilungen

des Ministeriums für Verkehrswesen

Teil: Deutsche Reichsbahn

1957 | Berlin, den 17. Januar | Nr. 3

Inhaltsverzeichnis

Finanzen

MfV 9

Betr.: Freizügigkeitsverkehr der Rb-Sparkassen

Bezug: MfE 331/44/54 und MfE 534/63/54

Die Sparguthaben bzw. gewisse Teile der Sparguthaben, die aus den mit der Rb-Sparkasse abgeschlossenen Sparverträgen angesammelt wurden, werden nach Ablauf der vertragsmäßig festgelegten Sperrfrist frei, und darüber kann der Inhaber des Sparbuches dann unbeschränkt verfügen. Da diese Sparbücher nicht den vorgeschriebenen Vermerk „Zugelassen zum Freizügigkeitsverkehr bei den Rb-Kassen" tragen, können Auszahlungen aus ihnen nicht erfolgen.

Um auch diesen Sparern die Möglichkeit zu geben, im Rahmen ihres freigewordenen Guthabens Abhebungen bei Rb-Kassen vorzunehmen, setzt die Rb-Sparkasse künftig auf die vorletzte Seite des Sparbuches folgenden Stempelaufdruck:

„Über das nachstehende Guthaben kann bei allen Rb-Kassen frei verfügt werden".

Von dem unter diesem Stempel von der Rb-Sparkasse eingesetzten Betrag kann der Inhaber Abhebungen bis zur Höhe des freigewordenen Guthabens vornehmen.

Aus Guthaben, die auf vorhergehenden Seiten vor dem Stempelaufdruck eingetragen sind, dürfen weiterhin keine Auszahlungen geleistet werden. Die Abbuchung und die Auszahlung aus dem freigewordenen Guthaben gegen Auszahlungsquittung hat genauso zu erfolgen, wie bei Guthaben, deren Sparbücher auf der ersten Innenseite den Aufdruck über die Zulassung zum Freizügigkeitsverkehr tragen.

Die Rb-Sparkasse bringt ein neues „Merkblatt über den Verkehr mit den Rb-Sparkassen" heraus, worin diese Neuerung als Ergänzung aufgenommen worden ist. Nach Erhalt der neuen Merkblätter sind die alten aus dem Dienstgebrauch zurückzuziehen.

Die bisher im Freizügigkeitsverkehr verwendeten Quittungsblocks der Rb-Sparkasse erfahren auch eine textliche Änderung. Die Rb-Sparkasse wird die Dienststellen mit den neuen Quittungsvordrucken versehen. Die vorhandenen alten Vordrucke können aufgebraucht werden.

(F I-1-1381/56 v. 31. 12. 56/31 411)

gez. Schwarzer
Leiter der Abteilung

Organisation

Berlin 1

Betr.: Dienststellenorganisation

Vom 1. Januar 1957 ab werden die Bahnhöfe Falkenhagen (Kr Nauen) und Schönwalde (Kr Nauen) sowie die Schrankenposten 7, 7a, 8, 9, und 10 von dem bisher für diese Stellen als Mutterdienststelle zuständigen Bahnhof Brieselang getrennt.

Vom gleichen Zeitpunkt ab wird der Bahnhof Falkenhagen (Kr Nauen) Mutterdienststelle für den Bahnhof Schönwalde (Kr Nauen) sowie für die Schrankenposten 7, 7a, 8, 9 und 10.

Die Bewertung des Bahnhofs Brieselang (Rangklasse IIIa) ändert sich durch diese organisatorische Maßnahme nicht.

Der Bahnhof Falkenhagen (Kr Nauen) wird in die Rangklasse IIIa eingestuft.

Der Dienstsitz des Bahnhofs Falkenhagen (Kr Nauen) befindet sich bis zur Fertigstellung des Bahnhofsgebäudes in Falkenhagen im Bahnhofsgebäude Schönwalde (Kr Nauen).
(Org-2a Ogs v. 31. 12. 56/26 755)

gez. Kornek
Leiter der Abteilung

Berlin 2

Betr.: Verlegung von Ämter- und Bm-Grenzen Gleis Berlin-Grunewald — Berlin-Charlottenburg Gbf

Zwischen Rba Bln 5/6 und Bm Westend einerseits und Rba Bln 4 und Bm Berlin-Grunewald andererseits wird die Ämter- und Bm-Grenze von km 2,250 nach km 2,000 verlegt.

Die Änderung gilt vom 1. 1. 1957 ab.
Unterlagen sind zu berichtigen.
(Org-2a — Ogäg — v. 2. 1. 1957/26 755)

gez. Kornek
Leiter der Abteilung

Wer hat?

Für den Antrieb von 3 Stck. Kompressoren werden im **RAW Magdeburg** folgende Motoren auf dem Umsetzungswege bzw. Tausch oder Kauf dringend gesucht:

3 Stck. Drehstromschleifringläufermotoren, Leistung 135 kW, Drehzahl 960, Betriebsspannung 380 Volt, Bauform B 3.

Evtl. Angebot von 3 Motoren gleicher Leistung mit anderen Betriebsspannungen zwecks Umwicklung derselben.

Für den Tauschweg stehen hier folgende Drehstromschleifringläufermotoren zur Verfügung:

1 Motor Leistung 150 PS, Drehzahl 730, Betriebsspannung 380 Volt, Rotorspannung 225 Volt

1 Motor Leistung 120 kW, Drehzahl 1450, Betriebsspannung 380 Volt, Rotorspannung 350 Volt

1 Motor Leistung 96 kW, Drehzahl 970, Betriebsspannung 380 Volt, Rotorspannung 330 Volt

(TA — TA 1 Ruf 385)

Wer braucht?

Wir bieten an: 1 hydraulische 4-Säulentischpresse, Tischgröße 1350 × 1730 mm, innerer Durchmesser des Preßzylinders 350 mm, Hub. ca. 450 mm, Preßdruck ca. 200 t, das obere Gegenlager feststehend, der untere Tisch beweglich. Die Presse ist demontiert, aber gebrauchsfähig.

Die zugehörige Preßpumpe ist älterer Bauart und ohne Motor.

Raw „8. Mai" Eberswalde, Abt. TA/554

1 Motor Nr. 96 068, Siemens-Schuckert, Typ R 1571/4/B3, 220/380 V, 45 kW, n = 1460 147/85 Amp.

1 Anlasser Fabrik-Nr. 12 998, Siemens-Schuckert, K 40 03/2/10

Stahlbau Dessau

Fachliteratur

Kolloch, Viktor, Grundriß des Verkehrs- und Tarifwesens, 57 Seiten, DIN A 5, 2,30 DM

Ausgehend von den rechtlichen Grundlagen des gesamten Eisenbahnwesens, beleuchtet der Verfasser den Verkehrsdienst und bespricht eingehend das Tarifwesen der Eisenbahn. Neben der geschichtlichen Entwicklung des Tarifwesens im Eisenbahnrecht werden die Grundbegriffe wie z. B. Tarifzwang, Tarifgleichheit, Tarifhoheit, Preisgestaltung usw. eingehend behandelt. Die einzelnen Teile und Hefte des amtlichen Güter- und Tiertarifs, sowie der internationalen Tarife werden in besonders für Dienstanwärter leichtverständlicher Form erläutert. Ausführungen über das Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und ihren Benutzern, über den Beförderungsvertrag usw. vervollständigen das Buch.

Interessentenkreis: A- und B-Dienstanwärter, Fachschüler, Beschäftigte im Verkehrsdienst der Deutschen Reichsbahn.

Bestellwort: Kolloch, Verkehrswesen

Das vorstehende Fachbuch ist beim Fachbuchverlag Leipzig oder im örtlichen Buchhandel zu beziehen.

Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen. Beiträge bitte bis Dienstag jeder Woche, 12 Uhr, einsenden.
Druck: (204) VEB Graphische Werkstätten Berlin, O 17, Mühlenstraße 78 - Ag 129/57/DBR 7,6 2720

Hdl. Lokdienst.

DEUTSCHE REICHSBAHN

GKB-NR BH 01/001

Vorläufige Dispatcherdienstvorschriften (DiV) Teil V

Vorschriften für den operativen Lokomotivbetriebsdienst (DiV V)

Gültig vom 1. Oktober 1956 an

Nur für den Dienstgebrauch

Ausgabe 1956

424

DEUTSCHE REICHSBAHN

GKB-NR BH 01/001

Vorläufige Dispatcherdienstvorschriften (DiV) Teil V

Vorschriften für den operativen Lokomotivbetriebsdienst (DiV V)

Gültig vom 1. Oktober 1956 an

Nur für den Dienstgebrauch

Ausgabe 1956

424

Geschäftsführung: Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn
Dispatcherausschuß

Druck: Zentrale Drucksachen-Leitstelle der Deutschen Reichsbahn

Verteilungsplan

Ministerium für Verkehrswesen
Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn
Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn
Reichsbahndirektionen
Reichsbahnämter
Signal- und Fernmeldewerke
Reichsbahnausbesserungswerke (Lok)
Bahnhöfe mit Bahnhofsdispatcherleitung
Bahnbetriebswerke

Eingeführt durch Verfügung des Ministeriums für Verkehrswesen Hv B + V B + V II — 6 Bav II/8 vom 15. September 1956

Mit der Herausgabe dieses Vorschriftenteils tritt die „Dienstvorschrift für den loktechnischen Zugleitungsdienst" (ZIV - Lok) — Dv 425 — außer Kraft.

Inhaltsverzeichnis

Teil V: Operativer Lokomotivbetriebsdienst

I. Lokdienstleitung

§ 1

Aufgaben der Lokdienstleitung

Allgemeines

(1) Der Lokdienstleitung obliegt nach den allgemeinen Bespannungsregelungen der Reichsbahndirektion und den besonderen operativen Anordnungen der Dispatcherleitung die rechtzeitige Bereitstellung gattungsrichtiger, voll betriebsfähiger Lokomotiven und Triebwagen für die Beförderung der Regel- und Sonderzüge sowie für Nebenleistungen.

Sie ist im Rahmen ihrer Dienstaufgaben für die lokbetrieblich sichere, pünktliche, störungsfreie und wirtschaftliche Durchführung der Zug-, Rangier- und Nebenleistungen verantwortlich.

Die für die Lokbesetzung und -behandlung erforderlichen Lokbrigaden bzw Arbeitskräfte sind von ihr einzuteilen und rechtzeitig in dem benötigten Umfange einzusetzen.

Die Lokdienstleitung hat in enger Zusammenarbeit mit dem Bahnhof (Bahnhofsdispatcher und Aufsicht) und dem Reichsbahnamt (Lokdispatcher) für einen planmäßigen und reibungslosen lokbetrieblichen Arbeitsablauf zu sorgen.

Lok- und Personaldisposition

(2) Die Lokdienstleitung hat die ihrem Bahnbetriebswerk obliegenden Bespannungsaufgaben durch eine vorausschauende, zweckmäßige und wirtschaftliche Disposition in der Vorhaltung und im Einsatz der Lokomotiven und des Lokomotivpersonals zu lösen.

Sie muß hierzu den einsatzfähigen Lokbestand ständig dem Lokbedarf anpassen und nach den Anordnungen des Lokdispatchers rechtzeitig vorbereitende Maßnahmen für die zu erwartenden erhöhten Lokbereitstellungen für Sonderleistungen treffen.

Wirtschaftlichkeit

(3) Zur Hebung der Wirtschaftlichkeit hat die Lokdienstleitung besonders das Fahren von Schwerlastzügen anzustreben.

Sie muß, soweit es ihr möglich ist, die bereitzustellenden Lokomotiven den Besonderheiten der Bespannungsleistungen (Zuglast, Höchstgeschwindigkeit usw) anpassen.

Neuerermethoden, Wettbewerbe

(4) Durch die Anwendung fortschrittlicher Arbeitsmethoden und die Durchführung Sozialistischer Wettbewerbe muß die Lokdienstleitung insbesondere einen ständigen Kampf für die Verbesserung der Lokausnutzung, unter gleichzeitiger Hebung der Betriebssicherheit und Pünktlichkeit, führen.

§ 2

Aufgaben des Lokdienstleiters

Allgemeines

(1) Der Lokdienstleiter ist in seiner Dienstschicht für die rechtzeitige Gestellung gattungsrichtiger und betriebsfähiger Lokomotiven und Triebwagen für alle Regel-, Sonder- und Nebenleistungen sowie für den pünktlichen und einsatzfähigen Dienstantritt der Lokomotivpersonale verantwortlich. Er hat hierzu, unter Berücksichtigung der Dringlichkeit und Wichtigkeit der Bespannungsleistungen, die Lokomotiven und Triebwagen sowie die erforderlichen Lokomotivfahr- und -behandlungskräfte einzuteilen und ihren pünktlichen und wirtschaftlichen Einsatz zu überwachen.

Überwachung der Planleistungen

(2) Die rechtzeitige Bereitstellung der Lokomotiven und Lokomotivpersonale für alle planmäßig auszuführenden Lokomotiv- und Personalleistungen vom eigenen bzw fremden Bahnbetriebswerk ist vom Lokdienstleiter laufend zu überwachen. Hierzu führt er die „Bereitstellung der Personale und Lokomotiven für den planmäßigen Dienst" nach Dv 948.

Der Dienstantritt der Lokomotivführer fremder Bahnbetriebswerke ist vom örtlichen Lokdienstleiter auf den Wende- und Umbespannungsbahnhöfen in der gleichen Weise zu verfolgen wie der des eigenen Bahnbetriebswerkes.

Lokdisposition

(3) Der Lokdienstleiter ist für den rechtzeitigen und wirtschaftlichen Einsatz der Lokomotiven verantwortlich und hat diesen durch eine zweckmäßige Lokdisposition sicherzustellen.

Maßgebend für die Bespannungsregelung ist die von der Reichsbahndirektion herausgegebene Lokomotivgestellungsübersicht. Erforderliche Abweichungen hiervon sind dem Lokdispatcher rechtzeitig mitzuteilen. Dessen besondere Anordnungen über den Lokomotiveinsatz sind durchzuführen.

Der Meldeweg bei Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten in der Lokgestellung und im Lokeinsatz und die hierbei zu treffenden Maßnahmen sind aus Anhang XI ersichtlich. Eine Übersicht über die den Bespannungsschwierigkeiten zugrunde liegenden Ursachen und zu deren Beseitigung zu treffenden Maßnahmen vermittelt Anhang XII. *Anhang XI* *Anhang XII*

(12) Die rechtzeitige Übergabe der angeforderten Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw an den Bahnhof ist vom Lokdienstleiter sicherzustellen. Der Lokdispatcher ist hiervon unverzüglich zu unterrichten. *Einsatz der Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw*

(13) Der Lokdienstleiter muß sämtliche lokbetrieblichen Unregelmäßigkeiten, die Störungen des Zugverkehrs oder die Gestellung von Ersatzlokomotiven, auch ohne weitere Betriebsstörungen, verursachten, verfolgen. Hierzu führt er den „Unregelmäßigkeitsnachweis" nach Anlage 71. *Unregelmäßigkeitsnachweis* *Anlage 71*

(14) Zur Kontrolle des arbeitenden Lokomotivparkes ist täglich vom Lokdienstleiter für den Vortag die „Loklagemeldung — Buch 1 — (Lokaufwand)" nach Anlage 72 aufzustellen. *Loklagemeldung* *Anlage 72*

Die ermittelten und vom Gruppenleiter Lb geprüften Werte sind gemäß Meldeplan an den Lokdispatcher zu melden.

(15) Zum Gesamtnachweis der in seiner Dienstschicht ausgeführten lokbetrieblichen Leistungen, des Lokomotiveinsatzes sowie der eingetretenen Leistungsausfälle, Störungen und lokbetrieblichen Unregelmäßigkeiten dient dem Lokdienstleiter der „Schichtbericht" nach Anlage 73. Die Angaben sind bei Schichtschluß zu den im Meldeplan festgelegten Zeiten dem Lokdispatcher durchzugeben. *Schichtbericht* *Anlage 73*

(16) Zum Nachweis der Dienstübergabe und -übernahme, zum Vermerk wichtiger Vorkommnisse und Vereinbarungen, besonderer operativer Anordnungen des Lokdispatchers sowie der hierzu getroffenen Maßnahmen führt der Lokdienstleiter das Dienstübergabebuch nach FV Anlage 7. *Dienstübergabebuch*

Es ist dem Dienstvorsteher täglich zur Einsichtnahme vorzulegen.

II. Dispatcherleitung

§ 3

Aufgaben des Lokdispatchers

(1) Der Lokdispatcher leitet und überwacht in seiner Schicht den gesamten operativen Lokbetriebsdienst der Dispatcherleitung nach den Anordnungen des Brigadedispatchers mit dem Ziel eines betriebssicheren, planmäßigen, störungsfreien und wirtschaftlichen Ablaufs. *Allgemeines*

(2) Der Lokdispatcher untersteht dem Brigadedispatcher und hat diesen in allen lokdienstlichen Fragen zu unterstützen. *Stellung*

Er ist nicht berechtigt, den Dispatchern Anordnungen zu erteilen, muß jedoch ständig die lokbetriebliche Arbeit in deren Kreisen kontrollieren, aufeinander abstimmen und den Dispatchern hierbei die notwendigen Hinweise geben. In der Lokverwendung auftretende Fehler und Unregelmäßigkeiten sind von ihm abzustellen.

Die Verfügungsgewalt des Lokdispatchers über die in seinem Bezirk befindlichen Lokomotiven erstreckt sich auf die Zeitdauer ihres Aufenthaltes in den Bahnbetriebswerken; sie geht im Rahmen der festgesetzten Einsatzzeit, wenn die Lokomotiven die Lokübergabestelle passiert haben, auf den Dispatcher des jeweils zuständigen Kreises über.

(3) Innerhalb seines Aufgabengebietes ist der Lokdispatcher anordnungsberechtigt gegenüber *Anordnungsbefugnis*

a) allen in seinem Bezirk befindlichen Lokbrigaden; hierunter fallen auch die für Zug-, Lokleer- und Vorspannleistungen eingesetzten und die auf Fahrgastfahrten befindlichen Lokpersonale fremder Bezirke, sowie

b) den Lokdienstleitern der Bahnbetriebswerke seines Bezirkes.

(4) Der Lokdispatcher ist für die Erfüllung der ihm im Rahmen der Gesamtplanerfüllung gestellten Aufgaben verantwortlich und hat diese in enger Zusammenarbeit mit den Dispatchern durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Er muß sich über den Lokumlauf und den Lokbedarf im gesamten Rbabezirk unterrichten und in Absprache mit den Dispatchern nötigenfalls besondere Anordnungen zur Bespannungsregelung erteilen. *Planerfüllung, Wirtschaftlichkeit*

Der Meldeweg bei Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten in der Lokgestellung und im Lokeinsatz sowie die hierbei zu treffenden Maßnahmen sind aus Anhang XI ersichtlich.

Eine Übersicht über die den Bespannungsschwierigkeiten zugrunde liegenden Ursachen und die erforderlichen Maßnahmen zu ihrer Beseitigung vermittelt Anhang XII.

Abweichungen vom Lokumlaufplan

(9) Bei eintretenden lokbetrieblichen Störungen und Unregelmäßigkeiten, wie Schadhaftwerden von Lokomotiven, Ausfall von Lokomotiven, Ausfall von Lokomotivbehandlungsanlagen usw, sowie bei fahrdienstlichen Besonderheiten, wie Ausfall von Zügen, Umleitungen usw, die Abweichungen vom Lokumlaufplan notwendig machen, muß der Lokdispatcher die Entscheidung des Brigadedispatchers einholen, rechtzeitig entsprechende Maßnahmen einleiten und ihre Durchführung kontrollieren.

Bei Stockungen im Zuglauf, die ungenügende Laufleistungen, erhöhten Kohleverbrauch und außerplanmäßige Stillstandszeiten der Lokomotiven zur Folge haben, ist rechtzeitig deren Abspannen zu fordern. Die umgehende Zuführung der Lokomotiven zu den Heimat- bzw Wendebahnbetriebswerken ist, soweit zur Einhaltung des Lokumlaufplanes notwendig, besonders zu überwachen.

Die hierzu getroffenen Lokdispositionen sind im Arbeitsblatt zu vermerken.

Sonderleistungen

(10) Die Bespannungsregelung für die beantragten Sonderleistungen innerhalb des eigenen Bezirks ist vom Lokdispatcher unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte vorzunehmen, wobei die Leistungen zweckmäßig auf die unterstellten Bahnbetriebswerke aufzuteilen sind. Die Bespannung überbezirklicher Sonderzüge ist mit dem Oberlokdispatcher rechtzeitig abzusprechen.

Den Zu- bzw Ablauf aller eigenen und fremden Lokomotiven für Sonderzüge auf dem Wege zu den Bahnbetriebswerken des eigenen Bezirks bzw nach Zielen außerhalb desselben muß der Lokdispatcher an Hand des Arbeitsblattes besonders überwachen.

Darüber hinaus muß er sich an der Überwachung der Dienstschichten der Sonderdienstpersonale und der aus dem Plan geratenen Regeldienstpersonale beteiligen und nötigenfalls durch besondere Anweisungen für ihren wirtschaftlichen Einsatz sorgen.

Überwachung der Lokleerfahrten

(11) Lokleerfahrten sind aus wirtschaftlichen Gründen einzuschränken. Überführungsfahrten zu und von den Reichsbahnausbesserungswerken, Fahrten nach und von Bahnhöfen zur Ableistung von Rangierdienst usw sind vom Lokdispatcher, soweit zulässig und möglich, zu Sonderleistungen heranzuziehen.

Der Lokdispatcher ist für die Ausgabe der Lz-Nummern an die Dispatcher verantwortlich. Die Durchführung der Fahrten ist von ihm an Hand des Arbeitsblattes zu verfolgen.

Ausfall von Zügen, Rückstau, unbespannte Züge

(12) Zur besseren Überwachung der durch den Ausfall von Regelzügen verfügbaren Lokomotiven, der Abfuhr der auf Vorbahnhöfen zurückgestauten sowie wegen Lokmangels auf Bahnhöfen noch unbespannt stehenden Züge führt der Lokdispatcher hierüber besondere Aufschreibungen im Arbeitsblatt.

Nebenleistungen

(13) Über die Gestellung der Lokomotiven für Nebenleistungen hat sich der Lokdispatcher zu unterrichten und diese bei seinen Dispositionen zu berücksichtigen.

Lokunregelmäßigkeiten

(14) Bei Lokschäden hat der Lokdispatcher nach Möglichkeit mit dem Lokführer Verbindung aufzunehmen und mit diesem entsprechende Maßnahmen zu vereinbaren.

Ersatzlokgestellungen sind nach den Entscheidungen des Brigadedispatchers, dem hierzu vom Lokdispatcher geeignete Vorschläge zu unterbreiten sind, durchzuführen und die Lokdienstleiter der beteiligten Bahnbetriebswerke schnellstens von den getroffenen Maßnahmen zu verständigen.

Der Lokdispatcher muß die umgehende Abfuhr und Bereitstellung der Ersatzlokomotiven, ggf nach vorherigem Austausch verfügbarer Zuglokomotiven, besonders überwachen. Zur Erfassung aller lokbetrieblichen Unregelmäßigkeiten, die Störungen im Zugverkehr verursachten oder die Gestellung von Ersatzlokomotiven, auch ohne weitere Betriebsstörungen, zur Folge hatten, sowie zur einwandfreien Ermittlung der Ursachen und sofortigen Weitermeldung der Vorfälle an den Oberlokdispatcher führt der Lokdispatcher den „Unregelmäßigkeitsnachweis" nach Anlage 71. Dieser ist monatlich abzuschließen und auszuwerten. Unregelmäßigkeiten, die den Lokomotiv- oder Personaleinsatz beeinflussen, sind den Bahnbetriebswerken rechtzeitig mitzuteilen und vom Lokdispatcher bei seinen Dispositionen über den Lokeinsatz zu berücksichtigen.

Über alle fahrdienstlichen Unregelmäßigkeiten, wie Stockungen im Zuglauf, Umleitungen von Zügen usw, sowie alle lokbetrieblichen Vorkommnisse, wie verspätete Bespannung von Zügen, Ersatzlokgestellung, Loklaufunregelmäßigkeiten usw, ist der Oberlokdispatcher, unter Angabe der zur Verhütung bzw Beseitigung von Betriebsstörungen getroffenen Maßnahmen, unverzüglich zu unterrichten.

Sind überbezirkliche Hilfsmaßnahmen erforderlich, so müssen sie rechtzeitig beim Oberlokdispatcher beantragt werden.

Kontrolle der Lokübergabe

(15) Die Kontrolle der rechtzeitigen Lokübergabe übt der Lokdispatcher für alle hierbei eingetretenen Unregelmäßigkeiten an Hand des „Nachweis der verspätet bespannten Züge" nach Anlage 75 aus. Die ihm mitgeteilten Verspätungen gestatten ihm, rechtzeitig in den Lokbetriebsablauf einzugreifen, wodurch er Störungen und Stockungen im Zugverkehr wirksam begegnen kann.

Anlage 75

Die Angaben des Nachweises sind täglich gemäß Meldeplan an den Oberlokdispatcher zu melden.

Der Meldeweg bei Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten in der Lokgestellung und im Lokeinsatz sowie die hierbei zu treffenden Maßnahmen sind aus Anhang XI ersichtlich.

Eine Übersicht über die den Bespannungsschwierigkeiten zugrunde liegenden Ursachen und die erforderlichen Maßnahmen zu ihrer Beseitigung vermittelt Anhang XII.

Abweichungen vom Lokumlaufplan

(9) Bei eintretenden lokbetrieblichen Störungen und Unregelmäßigkeiten, wie Schadhaftwerden von Lokomotiven, Ausfall von Lokomotiven, Ausfall von Lokomotivbehandlungsanlagen usw, sowie bei fahrdienstlichen Besonderheiten, wie Ausfall von Zügen, Umleitungen usw, die Abweichungen vom Lokumlaufplan notwendig machen, muß der Lokdispatcher die Entscheidung des Brigadedispatchers einholen, rechtzeitig entsprechende Maßnahmen einleiten und ihre Durchführung kontrollieren.

Bei Stockungen im Zuglauf, die ungenügende Laufleistungen, erhöhten Kohleverbrauch und außerplanmäßige Stillstandszeiten der Lokomotiven zur Folge haben, ist rechtzeitig deren Abspannen zu fordern. Die umgehende Zuführung der Lokomotiven zu den Heimat- bzw Wendebahnbetriebswerken ist, soweit zur Einhaltung des Lokumlaufplanes notwendig, besonders zu überwachen.

Die hierzu getroffenen Lokdispositionen sind im Arbeitsblatt zu vermerken.

Sonderleistungen

(10) Die Bespannungsregelung für die beantragten Sonderleistungen innerhalb des eigenen Bezirks ist vom Lokdispatcher unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte vorzunehmen, wobei die Leistungen zweckmäßig auf die unterstellten Bahnbetriebswerke aufzuteilen sind. Die Bespannung überbezirklicher Sonderzüge ist mit dem Oberlokdispatcher rechtzeitig abzusprechen.

Den Zu- bzw Ablauf aller eigenen und fremden Lokomotiven für Sonderzüge auf dem Wege zu den Bahnbetriebswerken des eigenen Bezirks bzw nach Zielen außerhalb desselben muß der Lokdispatcher an Hand des Arbeitsblattes besonders überwachen.

Darüber hinaus muß er sich an der Überwachung der Dienstschichten der Sonderdienstpersonale und der aus dem Plan geratenen Regeldienstpersonale beteiligen und nötigenfalls durch besondere Anweisungen für ihren wirtschaftlichen Einsatz sorgen.

Überwachung der Lokleerfahrten

(11) Lokleerfahrten sind aus wirtschaftlichen Gründen einzuschränken. Überführungsfahrten zu und von den Reichsbahnausbesserungswerken, Fahrten nach und von Bahnhöfen zur Ableistung von Rangierdienst usw sind vom Lokdispatcher, soweit zulässig und möglich, zu Sonderleistungen heranzuziehen.

Der Lokdispatcher ist für die Ausgabe der Lz-Nummern an die Dispatcher verantwortlich. Die Durchführung der Fahrten ist von ihm an Hand des Arbeitsblattes zu verfolgen.

Ausfall von Zügen, Rückstau, unbespannte Züge

(12) Zur besseren Überwachung der durch den Ausfall von Regelzügen verfügbaren Lokomotiven, der Abfuhr der auf Vorbahnhöfen zurückgestauten sowie wegen Lokmangels auf Bahnhöfen noch unbespannt stehenden Züge führt der Lokdispatcher hierüber besondere Aufschreibungen im Arbeitsblatt.

Nebenleistungen

(13) Über die Gestellung der Lokomotiven für Nebenleistungen hat sich der Lokdispatcher zu unterrichten und diese bei seinen Dispositionen zu berücksichtigen.

Lokunregelmäßigkeiten

(14) Bei Lokschäden hat der Lokdispatcher nach Möglichkeit mit dem Lokführer Verbindung aufzunehmen und mit diesem entsprechende Maßnahmen zu vereinbaren.

Ersatzlokgestellungen sind nach den Entscheidungen des Brigadedispatchers, dem hierzu vom Lokdispatcher geeignete Vorschläge zu unterbreiten sind, durchzuführen und die Lokdienstleiter der beteiligten Bahnbetriebswerke schnellstens von den getroffenen Maßnahmen zu verständigen.

Der Lokdispatcher muß die umgehende Abfuhr und Bereitstellung der Ersatzlokomotiven, ggf nach vorherigem Austausch verfügbarer Zuglokomotiven, besonders überwachen. Zur Erfassung aller lokbetrieblichen Unregelmäßigkeiten, die Störungen im Zugverkehr verursachten oder die Gestellung von Ersatzlokomotiven, auch ohne weitere Betriebsstörungen, zur Folge hatten, sowie zur einwandfreien Ermittlung der Ursachen und sofortigen Weitermeldung der Vorfälle an den Oberlokdispatcher führt der Lokdispatcher den „Unregelmäßigkeitsnachweis" nach Anlage 71. Dieser ist monatlich abzuschließen und auszuwerten. Unregelmäßigkeiten, die den Lokomotiv- oder Personaleinsatz beeinflussen, sind den Bahnbetriebswerken rechtzeitig mitzuteilen und vom Lokdispatcher bei seinen Dispositionen über den Lokeinsatz zu berücksichtigen.

Über alle fahrdienstlichen Unregelmäßigkeiten, wie Stockungen im Zuglauf, Umleitungen von Zügen usw, sowie alle lokbetrieblichen Vorkommnisse, wie verspätete Bespannung von Zügen, Ersatzlokgestellung, Loklaufunregelmäßigkeiten usw, ist der Oberlokdispatcher, unter Angabe der zur Verhütung bzw Beseitigung von Betriebsstörungen getroffenen Maßnahmen, unverzüglich zu unterrichten.

Sind überbezirkliche Hilfsmaßnahmen erforderlich, so müssen sie rechtzeitig beim Oberlokdispatcher beantragt werden.

Kontrolle der Lokübergabe

(15) Die Kontrolle der rechtzeitigen Lokübergabe übt der Lokdispatcher für alle hierbei eingetretenen Unregelmäßigkeiten an Hand des „Nachweis der verspätet bespannten Züge" nach Anlage 75 aus. Die ihm mitgeteilten Verspätungen gestatten ihm, rechtzeitig in den Lokbetriebsablauf einzugreifen, wodurch er Störungen und Stockungen im Zugverkehr wirksam begegnen kann.

Anlage 75

Die Angaben des Nachweises sind täglich gemäß Meldeplan an den Oberlokdispatcher zu melden.

Der Oberlokdispatcher hat zu überwachen und nötigenfalls durch besondere Maßnahmen sicherzustellen, daß die Sonderleistungen möglichst gleichmäßig auf die unterstellten Rba-Bezirke, entsprechend ihrem Leistungsvermögen, verteilt werden.

Lokplanung, Kontrolle des Lokbestandes

(5) Der Oberlokdispatcher hat von den Lokdispatchern seines Bezirks täglich die Angaben über die Lokplanung entgegenzunehmen und, nach Rbd-Bezirken sowie innerhalb dieser schichtweise nach Verwendungszwecken unterteilt, in das „Arbeitsblatt des Oberlokdispatchers" nach Anlage 77 einzutragen.

Anlage 77

Die Gesamtsumme der für den Rba-Bezirk geplanten Lokomotiven ist zu dem im Meldeplan vorgeschriebenen Zeitpunkt dem Hauptlokdispatcher zu melden.

Der Oberlokdispatcher hat den wirtschaftlichen Einsatz der geplanten Lokomotiven zu überwachen. Abweichungen zwischen dem in der Lokplanung ermittelten Soll und dem tatsächlichen Lokeinsatz sind schichtweise im Arbeitsblatt zu vermerken.

Lokleistungsausgleich, Lokhilfe

(6) Bei starker Belastung einzelner Bahnbetriebswerke durch Sonderleistungen, hohen Reparaturstand, Stockungen im Zuglauf, große Zugverspätungen usw muß der Oberlokdispatcher nach den Anordnungen des Oberdispatchers die erforderlichen innerbezirklichen Lokleistungsverlagerungen bzw Lokhilfen vornehmen. Sie sind jedoch erst zulässig, wenn die Leistungsfähigkeit der Bahnbetriebswerke der betreffenden Dispatcherleitung voll ausgeschöpft ist. Bei dem Lokleistungsausgleich bzw der Lokhilfe sind wirtschaftliche Gesichtspunkte weitestgehend zu berücksichtigen.

Reichen die angeordneten Leistungsverlagerungen bzw Lokhilfen nicht aus, um den anfallenden Lokbedarf für alle Regel- und Sonderleistungen abzudecken, so ist zusätzlich auf die freigegebene Rbd-Reserve zurückzugreifen. Wird darüber hinaus ein überbezirklicher Leistungsausgleich notwendig, so ist er rechtzeitig beim Hauptlokdispatcher zu beantragen. Der Ausgleich wird von diesem, den jeweiligen Erfordernissen entsprechend, für die im voraus festgelegten Beförderungsleistungen (Stufe I bzw II) vorgenommen. Der Oberlokdispatcher muß die Durchführung der angeordneten Maßnahmen überwachen.

Lokdisposition

(7) Der Oberlokdispatcher hat die rechtzeitige Gestellung gattungsrichtiger und betriebsfähiger Lokomotiven für alle Regel- und Sonderzüge sowie den Einsatz der für die Lokbesetzung und -behandlung notwendigen Brigaden in seinem Bezirk allgemein zu überwachen.

Für die durch besondere fahrdienstliche oder lokbetriebliche Umstände aus dem Lokumlaufplan geratenen Lokomotiven sind, für überbezirkliche Regelzüge im Benehmen mit den Oberlokdispatchern der Nachbarbezirke, vom Oberlokdispatcher besondere Dispositionen im Lokomotiveinsatz zur Wiederherstellung des Regelumlaufes zu treffen. Bei Sonderzügen ist sinngemäß zu verfahren.

Die Ersatzlokgestellung für die betroffenen Züge sowie die Weiterverwendung der aus dem Planumlauf geratenen Lokomotiven, bei diesen bis zur Wiederherstellung des Regelumlaufes, ist von ihm an Hand des Arbeitsblattes zu überwachen.

Dies gilt sinngemäß auch für die Bespannung aller Regel- und Sonderleistungen, deren plannäßiger Ablauf durch fahrdienstliche oder lokbetriebliche Unregelmäßigkeiten oder besondere Vorkommnisse gefährdet ist, sowie für die Bespannung wichtiger Züge und der Züge, für die aus besonderen Gründen „Zuglaufüberwachung" angeordnet ist.

Bei schwierigen Verhältnissen ist zur besseren Überwachung einzelner Lokomotiven und zum leichteren Disponieren über ihren Einsatz der „Lokomotivdispositionsbogen" nach Dv 948 zu führen. Er gestattet dem Oberlokdispatcher ständig eine genaue Übersicht über den Bestand, die Einsatzfähigkeit und Verwendung bestimmter Lokomotiven bzw Lokomotivgattungen. Eine Übersicht über die bei Bespannungsschwierigkeiten und zur Beseitigung ihrer Ursachen zu treffenden Maßnahmen vermittelt Anhang XII.

Lokbetriebliche Schwierigkeiten

(8) Bei eintretendem Lokmangel und Schwierigkeiten im Lokomotivbetriebsdienst, durch die nicht alle Bespannungsleistungen rechtzeitig ausgeführt werden können, muß der Oberlokdispatcher nach den Anordnungen des Oberdispatchers unverzüglich operative Maßnahmen für den Lokeinsatz treffen, um Störungen im Betriebsablauf zu verhindern. Er hat dem Oberdispatcher Vorschläge für die Bespannungsregelung, insbesondere für die Schwerpunktaufgaben, den Lokleistungsausgleich zur Unterstützung stark belasteter Rba-Bezirke sowie den Einsatz vorhandener Lokomotivreserven zu machen.

Bei den sich aus dem Wechselverhältnis Fahrdienst—Lokomotivbetriebsdienst ergebenden Schwierigkeiten, z B durch Streckensperrungen, Umleitungen, stoßweisen Bespannungsanfall als Folge von Zugverspätungen, oder durch Schadhaftwerden von Lokomotiven, außerplanmäßige Stillstandszeiten bei

(17) Zum Gesamtnachweis der in seiner Dienstschicht in den unterstellten Rba-Bezirken ausgeführten lokbetrieblichen Leistungen, des Lokomotiveinsatzes sowie der eingetretenen Leistungsausfälle und Störungen führt der Oberlokdispatcher den „Schichtbericht" nach Anlage 73. **Schichtbericht**

Die für den Rbd-Bezirk zusammengefaßten Angaben sind zu den im Meldeplan festgelegten Meldezeiten an den Hauptlokdispatcher durchzugeben.

(18) Die rechtzeitige Bereitstellung der in seinem Bezirk beheimateten Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw ist vom Oberlokdispatcher zu überwachen. Er führt hierzu den Einsatznachweis nach Anlage 76. **Einsatz der Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw**

(19) Der Einsatz der besonders überwachten Kranwagen ab 25 t Tragfähigkeit ist dem Hauptlokdispatcher zu melden. **Kranwagen**

(20) Der Oberlokdispatcher ist bei der Regelung grundsätzlicher Fragen, wie Fahrplangestaltung, Lokdienstplanregelung, Lokleistungsverteilung, Bedarfsbemessung für Lokbereitschaftsdienste in den einzelnen Rba-Bezirken usw, zu beteiligen. **Mitwirkung bei grundsätzlichen Fragen**

Er hat zur Verbesserung des technologischen Arbeitsablaufs auf besondere, den Lokeinsatz verzögernde Engpässe in der Lokbehandlung hinzuweisen und entsprechende Vorschläge zur Verbesserung der Arbeit auf Grund seiner praktischen Tätigkeit zu machen. Bei unzweckmäßigen Lokumläufen, Absinken der Lokauslastung usw, muß er unverzüglich den Bezirksdispatcher verständigen.

IV. Hauptdispatcherleitung

§ 5

Aufgaben des Hauptlokdispatchers

(1) Der Hauptlokdispatcher leitet und überwacht den gesamten operativen Lokomotivbetriebsdienst der Hauptdispatcherleitung in seiner Dienstschicht nach den Anordnungen des Hauptdispatchers. **Allgemeines**

Seine Hauptaufgabe ist die Kontrolle der wirtschaftlichen Verwendung des gesamten arbeitenden Lokparks der Deutschen Reichsbahn und dessen ständige Anpassung an die Erfordernisse des Fahrdienstes. Er hat den Lokaufwand sowie die lokbetrieblichen Leistungen in allen Rbd-Bezirken zu überwachen und durch zweckmäßige überbezirkliche Dispositionen einen reibungslosen, störungsfreien und wirtschaftlichen Arbeitsablauf des gesamten Lokomotivbetriebsdienstes sicherzustellen.

Durch operative Maßnahmen muß er dafür sorgen, daß der Transportplan mit dem geringsten Aufwand an Lokomotiven erfüllt wird und Leistungsausfälle vermieden werden.

(2) Der Hauptlokdispatcher untersteht dem Hauptdispatcher, den er in allen lokbetrieblichen Fragen zu beraten hat. **Stellung**

(3) Er ist berechtigt, den Oberlokdispatchern Anordnungen zu erteilen und hat deren rechtzeitige und gewissenhafte Durchführung zu überwachen. **Anordnungsbefugnis**

(4) Der Hauptlokdispatcher ist für die Erfüllung der ihm im Rahmen der Gesamtplanerfüllung gestellten Aufgaben verantwortlich und hat sie in enger Zusammenarbeit mit den Hauptüberwachern sicherzustellen. **Planerfüllung, Wirtschaftlichkeit**

Er muß den wirtschaftlichen Einsatz der Lokomotiven in den Rbd-Bezirken kontrollieren und im Benehmen mit dem Hauptdispatcher zur Verbesserung der lokbetrieblichen Arbeit erforderlichenfalls besondere operative Maßnahmen treffen.

Zur Überwachung und zum Nachweis der lokbetrieblichen Arbeit führt er das „Arbeitsblatt des Hauptlokdispatchers" nach Anlage 80. **Anlage 80**

(5) Bei starker Belastung einzelner Rbd-Bezirke durch umfangreiche Sonderleistungen, Zuglaufstockungen, große Zugverspätungen, lange Ausbleibezeiten der Lokomotiven in Nachbarbezirken usw muß der Hauptlokdispatcher nach den Anordnungen des Hauptdispatchers unter den Rbd-Bezirken Lokleistungsausgleich bzw Lokhilfe unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte vornehmen. Die Durchführung der angeordneten Maßnahmen ist an Hand des Arbeitsblattes zu überwachen. **Lokleistungsausgleich, Lokhilfe, Einsatz der MfV-Reserve**

Reichen Lokleistungsausgleich und Lokhilfe nicht aus, um den anfallenden Lokomotivbedarf für alle Regel- und Sonderleistungen abzudecken, so ist die Freigabe von Lokomotiven der MfV-Reserve zu beantragen.

V. Arbeitsunterlagen und ihre Führung

§ 6

Arbeitsunterlagen

	Lok-dienst-leiter	Lok-dis-patcher	Oberlok-dis-patcher	Hauptlok-dis-patcher
(1) **Als Planunterlagen** müssen vorhanden sein:				
Sämtliche **Lokumlauf-** und Lokeinsatzpläne des Bezirks und — soweit **erforderlich** — der Nachbarbezirke	+	+	+	
Bildliche oder tabellarische Darstellung der planmäßigen Lok-leerfahrten		+	+	
Lokgestellungsübersicht	+	+	+	+
Buchfahrpläne **für den eigenen** Bezirk und — soweit erforderlich — **für Nachbarbezirke**	+	+	+	+
Bildfahrpläne des eigenen Bezirks			+	
(2) **Zum Nachweis und zur** Kontrolle der lokbetrieblichen Leistungen sowie der Planerfüllung sind als **Arbeitsunterlagen** zu führen:				
Bereitstellungsnachweis der Personale und Lokomotiven für den planmäßigen **Dienst**	+			
Lokomotivdispositionsbogen	+	+°)	+°)	
Nachweis **für Wendelokomotiven**	+			
Lokomotivbestelliste	+			
Tagebuch **für außerplanmäßige** Leistungen der Lokpersonale	+			
Dienstauftragszettel	+			
Dienständerungszettel	+			
Unregelmäßigkeitsnachweis	+	+	+	
Leistungsnachweis für Personale des Lokfahrdienstes	+			
Arbeitsblatt des Lokdispatchers		+		
Loklagemeldung — Buch 1 — (Lokaufwand)	+	+	+	+
Nachweis der verspätet bespannten Züge		+		
Schichtbericht	+	+	+	
Lokomotivverwendungsnachweis	+			
Arbeitsblatt des Oberlokdispatchers			+	
Überwachungsnachweis **für Lokomotiv-Ausbleibezeiten**			+	
Loküberführungsnachweis			+	
Einsatznachweis für Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw		+	+	

Der **Ausfall** von Zügen sowie der **Rückstau** von Zügen auf Vorbahnhöfen sind unter Angabe der Zugnummer, des Bespannungs- bzw Abstellbahnhofs sowie der Bespannungs- bzw Abstellzeit entsprechend nachzuweisen.

D. **Arbeitsblatt des Oberlokdispatchers**

Für die Führung des „Arbeitsblatt des Oberlokdispatchers" (Anlage 77) gelten sinngemäß die Bestimmungen des Abschnittes C hinsichtlich Lokplanung, Lokeinsatzüberwachung, Lokdisposition, Überwachung des Zu- und Ablaufs der Lokomotiven für Sonderzüge, der Lokleerfahrten und Nebenleistungen sowie der Verwendung von Lokomotiven ausgefallener bzw zurückgestauter Züge und der Bespannung unbespannter Züge.

Die Ursachen für verspätete Lokgestellung sind nach Bahnbetriebswerken und summarisch für jede Schicht nach Verspätungsursachen unterteilt im Arbeitsblatt zu vermerken.

E. **Arbeitsblatt des Hauptlokdispatchers**

An Hand des „Arbeitsblatt des Hauptlokdispatchers" (Anlage 80) hat dieser die **Überwachung der überbezirklichen Sonderzüge** durchzuführen.

Nach Schicht- und Tagesschluß ist die **Auswertung der im überbezirklichen Sonderzugverkehr eingesetzten Lokomotiven** vorzunehmen.

Die lokbetrieblichen Leistungen sind unter **Schichtberichte** nachzuweisen. Für die Führung gelten die Erläuterungen zum Schichtbericht (Anlage 73) sinngemäß.

Die **Leistungsausfälle wegen Lokmangel im Zug- und Rangierdienst** hat der Hauptlokdispatcher unter Angabe der Ursachen nachzuweisen. Desgleichen sind **ausgefallene bzw verspätet gestellte Wendelokomotiven** zu vermerken.

Über angeordnete **Entlastungsmaßnahmen für bedrängte Rbd** sind entsprechende Eintragungen vorzunehmen.

Weiterhin sind im Arbeitsblatt nachzuweisen:

a) **Einsatz besonders überwachter Kranwagen ab 25 t Tragfähigkeit,**
b) **Lokwirtschaftswerte,**
c) **Einsatz der Dispatcherlokomotiven,**
d) **Bestand an Zugkraftreserven** und
e) **Überwachte Züge.**

Anhang XI
zu § 2 (11)

Meldeweg bei Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten in der Lokgestellung und im Lokeinsatz

Lfd Nr	Unregelmäßigkeit	Meldung gibt ab	Meldung gibt an	Meldung gibt weiter	Meldung gibt an	Bemerkungen
1	**Eine Lokomotive kann voraussichtlich nicht rechtzeitig gestellt werden**	Lokdienstleiter	Bdl bzw Aufsicht und Lokdispatcher	Bdl bzw Aufsicht	Dispatcher	Voraussichtliche Verspätung der Loküberbgabe mit Begründung angeben. Dispatcher überwacht Lokgestellung
2	**Es muß eine andere Lokgattung als im Fahrplan vorgesehen gestellt werden**	Lokdienstleiter	Bdl bzw Aufsicht und Lokdispatcher	Lokdispatcher	Brigadedispatcher und Lokdispatcher betl Dl	Verwendete Lokomotivgattung angeben. Brigadedispatcher unterrichtet beteiligte Dispatcher
3	**Ein Zug wird aus fahrdienstlichen Gründen voraussichtlich später abfahren, z B infolge verspäteter Zugbildung oder Fehlens des Zugbegleitpersonals**	Bdl bzw Aufsicht	Dispatcher und Lokdienstleiter	Dispatcher	Lokdispatcher	Voraussichtliche Verspätung mit Begründung angeben
4	**Eine Lokomotive fällt während der Einsatzzeit aus**	Bdl bzw Aufsicht	Lokdienstleiter und Dispatcher	Lokdienstleiter	Lokdispatcher	Dispatcher überwacht die Ersatz-Lokgestellung
	a) **im örtlichen Rangierdienst**			Dispatcher	Brigadedispatcher	
	b) **bei Zugfahrten**	Bdl bzw Aufsicht	Dispatcher	Dispatcher	Lokdispatcher und Brigadedispatcher	Lokdispatcher verständigt sofort Lokdienstleiter des Heimat- bzw Wende-Bw des eigenen Bezirks bzw Lokdispatcher der beteiligten Dienststellen
5	**Ein Regelzug fällt wegen Frachtenmangel aus**	Dispatcher	Lokdispatcher	Lokdispatcher	Lokdienstleiter Bwe des eigenen Bezirks	Bei unpaarigen Leistungen durch rechtzeitige Verständigung Lz-Fahrten vermeiden
6	**Die Rückgabe einer Lokomotive verzögert sich infolge von Unregelmäßigkeiten**	Bdl bzw Aufsicht	Lokdienstleiter und Dispatcher	Lokdienstleiter	Lokdispatcher	Meldung ist sofort abzugeben
		Dispatcher	Lokdispatcher	Lokdispatcher	Lokdienstleiter	Voraussichtliche Verspätung der Lokrückgabe mit Begründung angeben
7	**Eine im Einsatz befindliche Lokomotive wartet mehr als 30 Minuten auf Ab- bzw Weiterfahrt**	Bdl bzw Aufsicht	Dispatcher	Dispatcher	Lokdispatcher	Voraussichtliche Verspätung mit Begründung angeben, nötigenfalls Abspannen veranlassen
8	**Die Lokkupplung wird durchbrochen**	Lokdienstleiter	Lokdispatcher	Lokdispatcher	Lokdienstleiter Bwe des eigenen Bezirks bzw Oberlokdispatcher	Die Ursachen der Veränderung des Loküberbgangs, das Verbleiben der Planlok, die eingesetzte Lok und ihre Weiterverwendung sind anzugeben

Erläuterung: **Bdl** = Bahnhofsdispatcherleitung
Dl = Dispatcherleitung

Deutsche Reichsbahn

Bw / Dl / Odl

Anlage 71
zu § 2 (13)

Unregelmäßigkeitsnachweis

Erläuterungen:

In den **Unregelmäßigkeitsnachweis** sind sämtliche lokbetrieblichen Unregelmäßigkeiten aufzunehmen, die **Störungen des Zugverkehrs** verursacht haben. Außerdem ist jede Ersatzlokgestellung aufzunehmen, auch **wenn keine Betriebsstörung** eingetreten ist. Der Nachweis ist monatlich abzuschließen und **auszuwerten.**

424 71 Unregelmäßigkeitsnachweis, A 4 q Block 50 Blatt perf Steifumschl

Deutsche Reichsbahn

Bw/Dl/Odl .....

Hdl

Anlage 72
zu § 2 (14)

Loklagemeldung

— Buch 1 —

(Lokaufwand)

Erläuterungen:

Die Angaben für diesen Vordruck sind der Leistungs- und Verbrauchsübersicht (LVÜ) zu entnehmen. Die Werte sind dem Meldeplan entsprechend vom Lokdienstleiter an den Lokdispatcher durchzugeben. Dieser hat nach Aufrechnung die Summen dem Oberlokdispatcher zu melden, von dem die Werte für den gesamten Rbd-Bezirk dem Hauptlokdispatcher zu übermitteln sind.

begonnen:

beendet:

Dieses Buch enthält ..... Seiten

.....
Dvst/Amtsdispatcher/Bezirksdispatcher
Chefdispatcher

424 72 Loklagemeldung — Buch 1 — (Lokaufwand), A 4 h Buch 50 Steifumschl

Deutsche Reichsbahn

Bw/Dl/Odl .....

Anlage 78
zu § 2 (15)

Schichtbericht

Erläuterungen:

Der Schichtbericht ist von den Lokdienstleitern, Lokdispatchern und Oberlokdispatchern am Ende jeder Schicht zum Nachweis des Arbeitsergebnisses aufzustellen. Die Angaben für die einzelnen Spalten sind den Meldungen des Lokomotivbetriebs- und des Fahrdienstes zu entnehmen.

In den Spalten 14 und 15 sind alle verspätet bespannten Reise- und Güterzüge ohne Rücksicht auf die Zeitdauer der verspäteten Rückgabe nachzuweisen. Die Spalte 24 dient — in Ergänzung zu Sp 6 — dem Nachweis von Wendelokomotiven aus fremden Bezirken, die von den bespannungspflichtigen Bezirken mit mehr als einer Stunde Verspätung gestellt worden sind.

Das Soll der Lokübergaben und der Lokrückgaben (Spalten 20 und 22) errechnet sich aus der Über- bzw Rückgabe aller Lokomotiven der Regelleistungen, abzüglich der Lokomotiven für ausgefallene Regelleistungen und zuzüglich der für bzw von Sonderzügen. Maßgebend für die Loküber- bzw -rückgabe bei Sonderzügen ist die fahrplanmäßige Abfahrt- bzw Ankunftszeit unter Berücksichtigung der betrieblichen Vorbereitungs- bzw Abschlußzeit.

Auf der Rückseite des Schichtberichtes sind die Leistungsausfälle wegen Lokmangel oder Lokschäden zu begründen und besondere Vorkommnisse zu vermerken sowie eine Beurteilung der Lage zu geben.

424 78 Schichtbericht, A 4 q Block 50 perf Steifumschl

Leistungsausfälle wegen Lokmangel im Zugdienst

	Rbd	Zug-Nr	von	bis	km	Lok	Bw	Ursache des Ausfalls

Leistungsausfälle im Rangierdienst

	Rbd	auf Bahnhof	Min	Ursache des Ausfalls

Beurteilung der Lage besondere Vorkommnisse

Deutsche Reichsbahn

Dl .....

Anlage 75
zu § 3 (15)

Nachweis der verspätet bespannten Züge

Erläuterungen:

Die Lokdispatcher vermerken in diesem Nachweis alle Verspätungen der Lokübergabe für Reise- und Güterzüge. Sie erhalten die Meldungen von den Lokdienstleitern gemäß Anhang XI.

Überschreitet die Verspätung 30 Minuten, so ist sofort dem Oberlokdispatcher Meldung zu erstatten.

Die Ursachen für die verspäteten Lokgestellungen sind nach Verspätungsminuten zusammengefaßt, für jedes Bw der Ursache nach aufgegliedert, mit der Loklagemeldung — Buch 1 — (Lokaufwand) dem Oberlokdispatcher zu melden.

Die Kurzzeichen für die Verspätungsbegründungen in Spalte 17 bedeuten:

A	=	lange Ausbleibezeiten
WLok	=	Wendelok
P	=	Fehlen des Lokpersonals
Ausb	=	Lok in Kleinausbesserung
VA	=	Verlängerte Vorbereitungs- und Abschlußzeiten
Sonst	=	Sonstige Verspätungen

424 75 Nachweis der verspätet bespannten Züge, A 4 q Block 50 perf Steifumschl mit Erläuterungen, Kartonunterlage

Deutsche Reichsbahn

Vdi

Vdiwe 75
Anlage 75
zu § 8 (16)

Nachweis der verspätet bespannten Züge

Erläuterungen:

Die Lokdispatcher vermerken in diesem Nachweis alle Verspätungen der Lokübergabe für Reise- und Güterzüge. Sie erhalten die Meldungen von den Lokdienstleitern gemäß Anlage XI.

Überschreitet die Verspätung 30 Minuten, ist sofort dem Oberlokdispatcher Meldung zu erstatten.

Die Ursachen für die verspätete Lokgestellungen sind nach Verspätungsminuten zusammengefaßt. Für jedes Ereignis ist eine Ursachenmeldung aufzustellen und der Lokdienstleitung [illegible] und dem Oberlokdispatcher zu melden.

Die Kurzzeichen für die Verspätungsursachen in Spalte [illegible] bedeuten:

A = lange Aufenthaltszeiten

WLok = Wanitäts

H = Heizen des Lokpersonals

Ausb = Lok im Waschausbesserung

WA = Verlängerte Wartungs- und Abstellzeiten

Sonst = Sonstige Verspätungen

424 75 Nachweis der verspätet bespannten Züge, A 4 u Block 30 mit Steifumschl mit Einlegeblatt Kartenunterlage

Deutsche Reichsbahn

Dl/Odl

Anlage 76
zu § 3 (18)

Einsatznachweis
für Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw

begonnen:

beendet:

Dieses Buch enthält Seiten

Amtsdispatcher/Bezirksdispatcher

424 76 Einsatznachweis für Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw, A 4 h Buch 20 Steifumschl

3

Deutsche Reichsbahn

Odl .....

Schicht von ..... bis ..... Oberlokdispatcher ..... Assistent
Schicht von ..... bis ..... Oberlokdispatcher ..... Assistent
Schicht von ..... bis ..... Oberlokdispatcher ..... Assistent

Arbeitsblatt des Oberlokdispatchers für den 195

Planung	Dl Soll	Dl Ist 6	Dl Ist 14	Dl Ist 22	Dl Soll	Dl Ist 6	Dl Ist 14	Dl Ist 22	Dl Soll	Dl Ist 6	Dl Ist 14	Dl Ist 22	Dl Soll	Dl Ist 6	Dl Ist 14	Dl Ist 22	Odl Soll	Odl Ist 6	Odl Ist 14	Odl Ist 22
Ea-Lok																				
Ga-Lok																				
Rang-Lok																				
Sonst Lok																				
Insgesamt																				
Bw-Res.																				
Bemerkungen 6																				
Bemerkungen 14																				
Bemerkungen 22																				

Ausfall von Zügen

Zug-Nr	von	bis

Rückstau von Zügen

Abstellbf	Zug-Nr	Zielbf

Lokdisposition

Lfd Nr	Lok-Nr	Bw	kommt aus (Zug-Nr)	Ankunft Bf	Ankunft Bw	Bemerkungen	Nächster Zug (Nr)	Dienstbeginn des Persons.	Lokübergangszeit im Bw Min

Zulauf

Lfd Nr	Zeit der Vormeld bzw Bestellung	Zug-Nr Plan-Nr	Last	Bespannung von	Bespannung bis	Abfahrt Soll	Abfahrt Ist	Ankunft Soll	Ankunft Ist	Lok-Pers im Dienst seit	Bw verständigt um	Bemerkungen	Lok-Nr	Bw	Zeit der Vormeld bzw Bestellung	Zug-Nr Plan-Nr	Last	Bespannung von	Bespannung bis	Gepl Abfahrtzeit	Lokübergabe Soll	Lokübergabe Ist	+	Abfahrt Soll	Abfahrt Ist	Ankunft Soll	Ankunft Ist	Bemerkungen

Ablauf

Ursachen für verspätete Lokgestellung

Besp von Bw	versp durch Versch des Lokd Zahl	versp durch Versch des Lokd Minuten	A Anzahl	A Min	WLok Anzahl	WLok Min	P Anzahl	P Min	Ausb Anzahl	Ausb Min	VA Anzahl	VA Min	sonstige Anzahl	sonstige Min	Anzahl	Min

Ursachen der verspäteten Lokgestellung

Aufgaben für die nächste Schicht:

Besonderheiten:

Anlage 77 zu § 4 (5)

Deutsche Reichsbahn

Odl

Anlage 78
zu § 4 (13)

Überwachungsnachweis für Lokomotiv-Ausbleibezeiten

begonnen:

beendet:

Dieses Buch enthält ..... Seiten

Amtsdispatcher/Bezirksdispatcher

424 78 Überwachungsnachweis für Lokomotiv-Ausbleibezeiten, A 5 h Buch 20 Steifumschl

Deutsche Reichsbahn

Anlage 79
zu §4(14)

Odl

Loküberführungsnachweis

begonnen:

beendet:

Dieses Buch enthält Seiten

Bezirksdispatcher

414 79 Loküberführungsnachweis, A 4 h Buch 20 Steifumschlag

Zug-Nr	Leitungsweg	Ankunft oder Übergabe Tag	Ankunft oder Übergabe Std	Zug-Nr	Bemerkungen
11	12	13	14	15	16

nach Anlage 79

Lfd Nr	Loküberführung angeordnet		Absender	Empfänger	Lok-Nr	warm	kalt	Abfahrt oder Übernahme		Zug-Nr
	von	am						Tag	Std	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

noch Anlage 78

Datum	Lok-Nr	Bahn-betriebs-werk	Zug-Nr	Abfahrt	Ankunft Ziel- oder Lokwechsel-Bahnhof	Lokrück-gabe	Loküber-gabe	Zug-Nr	Abfahrt	Ankunft	Ausbleibezeit		Bemerkungen
											Soll	Ist	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

noch Anlage 76

Tag	Heimatbf des Arzt-, Gerätewagens, Schneeräumers usw	Einsatzstelle	Einsatz		Zeit der				Anlaß des Einsatzes
			dringlich	nicht dringlich	Anforderung	Abfahrt	Arbeitsbeendigung	Rückkunft	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Deutsche Reichsbahn Odl

Schicht von ... bis ... Oberlokdispatcher Assistent
Schicht von ... bis ... Oberlokdispatcher Assistent
Schicht von ... bis ... Oberlokdispatcher Assistent

Arbeitsblatt des Oberlokdispatchers für den 195

Deutsche Reichsbahn

Nachweis der verspätet bespannten Züge

Dl ..... Monat 195

Tag	Bahnhof	Zug-Nr	Lok Übergabe		verspätet übergeben		Abfahrt		versp Abfahrt	Lok-Nr	Bw		Lokrückgabe				Verspätungsbegründung zu Spalten 6 u 7						Meldg an Odl
			Soll	Ist	Rz Min	Gz Min	Soll	Ist	Min			Fremde Bez	v Zug	Soll	Ist	+ Min	L	W Lok	P	Ausb	VA	Sonst	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	14	15	16	17						18

Deutsche Reichsbahn

Dl .....

Schicht von ..... bis ..... Lokdispatcher ..... Assistent .....
" von ..... bis ..... " ..... " .....
" von ..... bis ..... " ..... " .....

Arbeitsblatt des Lokdispatchers für den ..... 195 .....

Planung	Bw Soll	Bw Ist 6	Bw Ist 14	Bw Ist 22	Bw Soll	Bw Ist 6	Bw Ist 14	Bw Ist 22	Bw Soll	Bw Ist 6	Bw Ist 14	Bw Ist 22	Bw Soll	Bw Ist 6	Bw Ist 14	Bw Ist 22	Bw Soll	Bw Ist 6	Bw Ist 14	Bw Ist 22	Dl Soll	Dl Ist 6	Dl Ist 14	Dl Ist 22
Rs-Lok																								
Gz-Lok																								
Rang-Lok																								
Sonst Lok																								
Insgesamt																								
Bw-Res																								
Bemerkungen 6																								
Bemerkungen 14																								
Bemerkungen 22																								

Lz-Überwachung

Lfd Nr	Lz-Nr	Abfahrt	von	nach	Lok-Nr	Bw	Lok-kommt aus (Zug-Nr)	Ankunft	Veranlassung zur Fahrt

Nebenleistungen

Lok-Nr	Bw	Einsatzzeit von	Einsatzzeit bis	Std	Art des Einsatzes

Lokdisposition

Lfd Nr	Lok-Nr	Bw	kommt aus (Zug-Nr)	Ankunft Bf	Ankunft Bw	Bemerkungen	Nächster Zug (Nr)	Dienstbeginn des Persons	Lokübergangszeit im Bw in Min

Zulauf

Lfd Nr	Zeit der Vormeld bzw Bestellg	Zug-Nr Plan-Nr	Last	Bespannung von	Bespannung bis	Abfahrt Soll	Abfahrt Ist	Ankunft Soll	Ankunft Ist	Lok-Persim Dienstzeit	Bw verständ um	Bemerkungen

Ablauf

Lok-Nr	Bw	Zeit der Vormeld bzw Bestellg	Zug-Nr Plan-Nr	Last	Bespannung von	Bespannung bis	Gepl Abfahrtzeit	Lokübergabe Soll	Lokübergabe Ist	+	Abfahrt Soll	Abfahrt Ist	Ankunft Soll	Ankunft Ist	Bemerkungen

Ausfall von Zügen

Zug Nr	von	bis

Rückstau von Zügen

Abstellbf	Zug Nr	Zielbf

Aufgaben für die nächste Schicht:

Besonderheiten:

424 74 Arbeitsblatt des Lokdispatchers A 2 q

Deutsche Reichsbahn

Bw / Dl / Odl

Schicht von ..... bis .....
„ von ..... bis
„ von ..... bis

Schichtbericht

für den 195

Bw Dl Odl	Bespannte Sonderzüge: Insgesamt Rz	Insgesamt Gz	Davon mit Wendelok anderer Bw, Dl bzw Odl Rz	Davon Gz	Ausfall von Wendelok and Bw, Dl bzw Odl	Lokhilfe für Bw bzw Dl Anz / Std	Lokhilfe für Odl Anz / Std	Zuglaufstörungen: Insgesamt Anz / Min	Gestellte Ersatzlok	Von Sp 9 Dampfmangel Anz / Min		Unbespannte Züge Rückstauzüge um Uhr	Verspätet bespannt Anzahl der Züge Rz / Gz	Zu Sp 14 Std Rz / Gz	Wegen Bespannungsschwierigkeiten ausgefallen Rz	Gz	Rgdienst Anzahl der Ausfälle Min	Züge aus bes Anlaß Lok / Züge Std	Lokomotiven Übergabe Soll	Übergabe Ist	Rückgabe Soll	Rückgabe Ist			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26

noch Anlage 72

Tag	Bw Dl Odl	Arbeitender Lokpark (aus Buch 2 Sp 3+9+11) / 24	Betriebsstunden (Einsatz)														
						von Sp 3 Buch 2 entfallen auf											
													Hilfs- und Dienstzüge				
			Insgesamt	Soll	Überschreitung / Unterschreitung Sp 5 – 4	Rz	Gz Leig	Rg-dienstart 1	Lz	Arbeitszüge	örtl Leistg.	Lz für Bw	Insgesamt	davon Hilfszüge	Zahl der Störstunden		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

Deutsche Reichsbahn

Unregelmäßigkeitsnachweis

Monat ..... 195.....

noch Anlage 71

Bw / Dl / Odl .....

Lfd Nr	Tag	Std	Lok-Nr	Bw	Zug-Nr	Versp Min	Ort der Unregelmäßigkeit	Art und Ursache der Unregelmäßigkeit	Ersatzlok Nr/Bw	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Anhang XII
zu § 2 (11)

Übersicht über die Bespannungsschwierigkeiten
Ursachen für ihr Entstehen und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung

	Benennung	Ursachen	Maßnahmen zur Behebung
Lokdienstliche Einflüsse	Lokmangel	Betriebener Bestand bei durchschnittlichem Ausbesserungsstand im Bw ist geringer als Bedarf für Regel-, Sonder- und Nebenleistungen bei wirtschaftlicher Lokausnutzung	Lokausgleich, Lokleistungsverlagerungen, Lokhilfe, Freigabe von Lokomotiven aus der Reserve, Beeinflussung und Beschleunigung der Raw-Ausbesserung
	Hoher Ausbesserungsstand im Bw	Zahl der schadhaften Lokomotiven liegt über dem Durchschnitt	Ausbesserungsleistung erhöhen, schadhafte Lokomotiven zur beschleunigten Ausbesserung geringer belasteten Werkstätten zuweisen, Lokleistungsverlagerung, Lokhilfe, Zuweisung betriebsfähiger Lokomotiven durch Lokausgleich
	Schleppende Lokbehandlung	Arbeitskräftemangel, Stromausfall, Ausfall von Lokbehandlungsanlagen, Kohlen- und Wassermangel, Bekohlung aus abgelegenen Reservelagern, Einwirkungen durch Frost, Schnee, Dauerregen usw, stoßweise Belastung der Behandlungsanlagen	Personalausgleich, Beschaffung weiterer Arbeitskräfte, Verhandlung mit dem Lastverteiler der E-Werke, Einsatz von Notstromaggregaten, planmäßige Unterhaltung der Anlagen, gleichmäßige Kohlenanlieferung, Wassernehmen der Lokomotiven auf anderen Bahnhöfen, Einsatz von Wasserzügen, Lokbehandlung in benachbarten Bw, Merkblatt Schnee beachten
	Lokpersonalmangel	Unzureichender Personalbestand, hoher Urlaubs- und Krankenstand	Personalzuweisung, Lokleistungsverlagerung, Lokhilfe, Urlaubssperre (vorübergehend)
Betriebliche Einflüsse	Lange Lokausbleibezeiten, Warten auf Wendelok	Verspätungen im Zuglauf	Planmäßigkeit im gesamten Betriebsablauf anstreben, Einsatz zusätzlicher Bereitschaftslokomotiven, Zweckmäßigkeit der Lokumlaufpläne prüfen
	Hohe Sonderleistungen	Gesteigerte Verladetätigkeit, größere Sonderveranstaltungen (Messen u. ä.), Umleitungen im Zugverkehr, Fahren unterbelasteter Züge	Gleichmäßige Ausnutzung und wirtschaftlichsten Einsatz der Lokomotiven anstreben, Sonderzugfahrpläne zur Vermeidung von Sonderlokgestellungen in ungenutzte Standzeiten der Lokomotiven (Lokeinsatzplan) legen, volle Auslastung aller Züge sicherstellen, Fahren von Schwerlastzügen anstreben

		Lok-dienst-leiter	Lok-dis-patcher	Oberlok-dis-patcher	Hauptlok-dis-patcher
(3) Weiterhin müssen an Plänen, Hilfsmitteln und Einzelanordnungen vorhanden sein:					
Verzeichnis der Betriebsreservelokomotiven		+	+	+	+
Verzeichnis der Wasserstationen mit Angabe der Zahl und Leistung der Wasserkräne, Verzeichnis der Schneeräumer, Höchstlastenübersicht für Dampflokomotiven	für den jeweiligen Rbd-Bezirk	+	+	+	+
Lokomotivverbotstafeln (LVT)		+	+	+	+
Drehscheibenverzeichnis, für den jeweiligen Rbd-Bezirk		+	+	+	+
Übersicht über die im Rbd-Bezirk beheimateten Kranwagen über 15 t Tragfähigkeit				+	+
Übersichtskarte der Deutschen Reichsbahn und des eigenen Bezirks		+	+	+	+
Überwachungskarten für Streckenkenntnis		+			
Lokdienstliche Maßnahmen [illegible] vorübergehend bedrängter Rbd-Bezirke				+	+
Zusammenstellung der Bringepflichten [illegible] Sonderzüge			+	+	+

Erläuterungen: +*) Führung nach [illegible] Anordnung

§ 7

Führung der Arbeitsunterlagen

A. **Lokomotivdispositionsbogen, Lokomotivbestelliste, Nachweis der Wendelokomotiven, Lokomotivverwendungsnachweis, Bereitstellung der Personale und Lokomotiven für den planmäßigen Dienst.**
Wegen der Führung dieser Arbeitsunterlagen siehe Dv 948.

B. **Schichtbericht**
Wegen der Führung siehe Erläuterungen zu Anlage 73.

C. **Arbeitsblatt des Lokdispatchers**

An Hand des „Arbeitsblatt des Lokdispatchers" (Anlage 74) ist täglich vom Lokdispatcher unter Zugrundelegung des Lokbedarfs für alle Regel-, Sonder- und Nebenleistungen (Arbeits-, Hilfs- und Dienstzüge, Leistungen für Dritte, Heizlok usw) für die unterstellten Bahnbetriebswerke die Lokplanung, schichtweise nach Verwendungszwecken aufgeteilt, in enger Zusammenarbeit mit dem Fahrdienst vorzunehmen.

Bei Schichtschluß sind zur Lokomotiveinsatzüberwachung alle im Einsatz befindlichen bzw hierfür vorgesehenen Lokomotiven zahlenmäßig zu erfassen. Die Angaben sind in das Arbeitsblatt zu übernehmen.

Abweichungen zwischen dem ermittelten Bedarf (Soll) und dem tatsächlichen Lokomotiveinsatz (Ist) sind bei Schichtschluß zu vermerken.

Die Lokdisposition über die Bespannung der aus dem Regellokumlauf geratenen Lokleistungen, die Ersatzlokgestellung für Regelzüge sowie die Weiterverwendung der aus dem Planumlauf gekommenen Lokomotiven selbst ist vom Lokdispatcher im Arbeitsblatt zu vermerken und die Lokgestellung an Hand desselben zu verfolgen.

Zur Überwachung der rechtzeitigen Bespannung der Sonderzüge sind Zulauf und Ablauf aller hierfür vorgesehenen eigenen und fremden Lokomotiven auf dem Wege zu den Bahnbetriebswerken des eigenen Bezirks bzw nach Zielen fremder Bezirke vom Lokdispatcher entsprechend nachzuweisen.

Die näheren Angaben über die Durchführung der Lokleerfahrten und den Einsatz von Lokomotiven für Nebenleistungen sind in die dafür vorgesehenen Spalten einzutragen.

§ 5

Lokbetriebliche Schwierigkeiten, Unregelmäßigkeiten

(6) Lokbetrieblichen Schwierigkeiten in den Rbd-Bezirken ist vom **Hauptlokdispatcher, neben den Maßnahmen** zu (5), unter Ausschöpfung vorhandener Reserven, in enger **Zusammenarbeit mit dem Hauptdispatcher** durch besondere operative Anordnungen **wirkungsvoll zu begegnen.**

Zur Wiederherstellung eines planmäßigen Betriebsablaufs bei **Unfällen größeren Ausmaßes, Betriebsstörungen,** Ausfall von Lokomotivbehandlungsanlagen usw. hat er **rechtzeitig im Benehmen mit den** beteiligten Oberlokdispatchern geeignete Übergangsmaßnahmen **einzuleiten.**

Überbezirkliche Sonderzüge

(7) Der Hauptlokdispatcher überwacht den Lokomotiveinsatz und die **lokbetriebliche Durchführung überbezirklicher** Sonderzüge hinsichtlich der Einhaltung der vorgeschenen **Einsatz- und Lokwendezeiten** sowie der wirtschaftlichen Rückverteilung der Lokomotiven an **Hand des Arbeitsblattes zu überwachen.**

Kranwagen

(8) Den Standort, die Überführung und den Einsatz **besonders überwachter Kranwagen ab 25 t** Tragfähigkeit hat der Hauptlokdispatcher im Arbeitsblatt **nachzuweisen.**

Loklagemeldung

(9) Der Hauptlokdispatcher hat die täglich von den **Oberlokdispatchern gemäß Meldeplan** zu erstattende Meldung über den Bestand an eingesetzten **Lokomotiven (arbeitender Lokpark) und** den Tagesaufwand an Lokomotivbetriebsstunden, aufgegliedert nach **lokbetrieblichen Leistungsgebieten,** entgegenzunehmen und in der Loklagemeldung - Buch 1 — **(Lokaufwand)" nach Anlage 72** zusammenzustellen.

Schichtbericht

(10) Die von den Oberlokdispatchern **zu den im Meldeplan festgelegten Zeiten eingehenden Meldungen** über die ausgeführten lokbetrieblichen Leistungen, den **Lokomotiveinsatz sowie die eingetretenen Leistungsausfälle** und Störungen hat der Hauptlokdispatcher in **das Arbeitsblatt zu übernehmen.**

Rückstau von Zügen usw, ist die Entscheidung des Oberdispatchers einzuholen. Die Durchführung der von ihm erteilten Anordnungen hat der Oberlokdispatcher zu überwachen.

Von wichtigen fahrdienstlichen Unregelmäßigkeiten, wie Zuglaufstockungen, Umleitungen usw und wichtigen lokbetrieblichen Unregelmäßigkeiten, wie Bespannungsausfall, Ersatzlokgestellung und Loklaufunregelmäßigkeiten sowie anderen wichtigen Ereignissen, die die Mitwirkung des Hauptlokdispatchers notwendig machen, ist dieser vom Oberlokdispatcher unter Angabe der bereits getroffenen Maßnahmen unverzüglich zu verständigen.

Abweichungen vom Lokumlaufplan

(9) Bei notwendigen Abweichungen vom Lokumlaufplan durch fahrdienstliche Umstände, wie Ausfall von Zügen, größere Zugverspätungen, oder bei lokbetrieblichen Unregelmäßigkeiten, wie Schadhaftwerden von Lokomotiven usw, muß der Oberlokdispatcher nach den Anordnungen des Oberdispatchers rechtzeitig geeignete Vorkehrungen zur schnellstmöglichen Wiederherstellung des Regellokumlaufes treffen und die angeordnete Verwendung der Lokomotiven besonders überwachen.

Zur Vermeidung von Abweichungen vom Lokumlaufplan muß der Oberlokdispatcher kontrollieren, daß die Lokomotiven zurückgestauter Züge rechtzeitig abgespannt und schnellstens den Heimat- bzw Wendebahnbetriebswerken zugeführt werden.

Sonderleistungen

(10) Die wirtschaftliche Bespannungsregelung durch die Lokdispatcher für innerbezirkliche Sonderzüge ist vom Oberlokdispatcher allgemein zu überwachen.

Die rechtzeitige Bespannung der vom Oberdispatcher geplanten überbezirklichen Sonderzüge, die von diesem vierstündlich der Hauptdispatcherleitung zu melden sind, hat der Oberlokdispatcher nach den Anordnungen des Hauptlokdispatchers zu veranlassen und besonders zu überwachen. Die Überwachung erstreckt sich auch auf die Einhaltung der vereinbarten Wendezeiten sowie die Weiter- bzw Rückverwendung der eingesetzten Lokomotiven.

Den Zu- und Ablauf der im Sonderdienst eingesetzten Lokomotiven muß der Oberlokdispatcher an Hand des Arbeitsblattes besonders verfolgen.

Kontrolle der Lokübergabe

(11) Die rechtzeitige Übergabe der Lokomotiven an den Fahrdienst ist vom Oberlokdispatcher allgemein zu überwachen. Die verspäteten Lokübergaben sind, nach Verspätungsursachen aufgegliedert, summarisch im Arbeitsblatt für jede Schicht getrennt nachzuweisen.

Ausfall von Zügen, Rückstau, unbespannte Züge

(12) Die durch den Ausfall von Regelzügen verfügbaren Lokomotiven, die Verwendung der Lokomotiven von auf Vorbahnhöfen zurückgestauten Zügen sowie die Bespannung der wegen Lokmangel noch unbespannten Züge muß der Oberlokdispatcher überwachen. Er führt hierzu Aufschreibungen im Arbeitsblatt.

Überwachungsnachweis für Lokomotiv-Ausbleibezeiten

(13) Bei schwieriger Betriebslage ist der Einsatz

a) der eigenen Lokomotiven in fremden Rbd-Bezirken und

b) der fremden Lokomotiven im eigenen Rbd-Bezirk

besonders zu überwachen.

Entsprechende Aufzeichnungen hierüber sind

a) unter Erfassung des Zeitpunkts der Lokrückgabe und

b) unter Gegenüberstellung der planmäßigen und tatsächlichen Ausbleibezeiten

im „Überwachungsnachweis für Lokomotiv-Ausbleibezeiten" nach Anlage 78 zu führen.

Anlage 78

Loküberführung

(14) Loküberführungen nach und von in fremden Rbd-Bezirken liegenden Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Überführungen von überbezirklichen Abgabelokomotiven und reichsbahnfremden Lokomotiven, die als Lokleerfahrten in geschlossenen Lokzügen oder gewöhnlichen Zügen befördert werden, sind vom Oberlokdispatcher an Hand des „Loküberführungsnachweis" nach Anlage 79 zu verfolgen.

Anlage 79

Sie sind stets, auch wenn die Lok „kalt" im Zuge befördert wird, an den Oberlokdispatcher des Nachbarbezirks vorzumelden.

Lokunregelmäßigkeiten

(15) Lokbetriebliche Unregelmäßigkeiten, die Störungen im Zugverkehr verursachten oder die Gestellung von Ersatzlokomotiven, auch ohne weitere Betriebsstörungen, notwendig machten, sind vom Oberlokdispatcher im „Unregelmäßigkeitsnachweis" nach Anlage 71 zu vermerken. Dieser ist monatlich abzuschließen und auszuwerten.

Loklagemeldung

(16) Der Tagesaufwand an Lokomotivbetriebsstunden für alle ausgeführten Leistungen sowie der hierfür eingesetzte arbeitende Lokomotivpark sind täglich vom Oberlokdispatcher für die unterstellten Rba-Bezirke zu ermitteln und in der „Loklagemeldung — Buch 1 — (Lokaufwand)" nach Anlage 7[illegible] zusammenzustellen.

Die Gesamtangaben sind täglich für den Vortag zu dem im Meldeplan festgelegten Zeitpunkt an den Hauptlokdispatcher durchzugeben.

Loklagemeldung

(16) Der Lokdispatcher hat zur Gewinnung eines Überblicks über die wirtschaftliche Ausnutzung [illegible] Lokomotiven den gesamten arbeitenden Lokomotivpark der unterstellten Bahnbetriebswerke [illegible] mitteln und zusammen mit den Lokomotiveinsatzstunden während seiner Dienstschicht in der [illegible] lagemeldung — Buch 1 — (Lokaufwand) nach Anlage 72 nachzuweisen. Die Angaben sind tagew[illegible] zusammenzustellen und täglich für den Vortag zu dem im Meldeplan festgelegten Zeitpunkt an [illegible] Oberlokdispatcher durchzugeben.

Schichtbericht

(17) Zum Nachweis des Arbeitsergebnisses jeder Dienstschicht ist vom Lokdispatcher bei Dienstsch[illegible] der Schichtbericht nach Anlage 73 aufzustellen, in dem, nach Bahnbetriebswerken getrennt, die [illegible] Lokomotivbetriebsdienst ausgeführten Leistungen, der Lokomotiveinsatz sowie die Leistungsau[illegible] und Unregelmäßigkeiten nachzuweisen sind. Die Schichtergebnisse sind zu den im Meldeplan v[illegible] gesehenen Zeiten an den Oberlokdispatcher zu melden.

Einsatz der Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw

(18) Die rechtzeitige Übergabe der angeforderten Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw an den Bahn[illegible] ist durch den Lokdispatcher zu überwachen. Er führt hierzu den „Einsatznachweis der Arzt-, Ger[illegible] wagen, Schneeräumer usw" nach Anlage 76.

Anlage 76

Betriebslagemeldung

(19) Die für die Aufstellung der täglichen Betriebslagemeldung notwendigen lokbetrieblichen Angab[illegible] sind rechtzeitig dem Amtsdispatcher zur Verfügung zu stellen. Der Lokdispatcher hat bei der Au[illegible] stellung mitzuwirken.

Darüber hinaus muß sich der Lokdispatcher an der Regelung grundsätzlicher Fragen, wie Fahrplang[illegible] staltung, Lokleistungsverteilung, Bemessung des Bedarfs an Lokbereitschaftsdiensten in den einzel[illegible] Bahnbetriebswerken usw, beteiligen. Von unzweckmäßigen Lokkupplungen, ständigem Absinken d[illegible] Lokauslastung und anderen Mängeln im Lokomotivbetriebsdienst hat er umgehend den Amtsdisp[illegible] cher zu verständigen.

III. Oberdispatcherleitung

§ 4

Aufgaben des Oberlokdispatchers

Allgemeines

(1) Der Oberlokdispatcher leitet und überwacht nach den Anordnungen des Oberdispatchers den g[illegible] samten operativen Lokomotivbetriebsdienst der Oberdispatcherleitung in seiner Dienstschicht m[illegible] dem Ziel eines betriebssicheren, planmäßigen, störungsfreien und wirtschaftlichen Ablaufs in d[illegible] unterstellten Rba-Bezirken.

Stellung

(2) Er untersteht dem Oberdispatcher, den er in allen lokbetrieblichen Fragen zu unterstützen hat.

Den Bezirksüberwachern kann der Oberlokdispatcher keine operativen Anordnungen erteilen, muß jed[illegible] laufend die lokbetriebliche Arbeit in deren Bezirken kontrollieren, aufeinander abstimmen und d[illegible] hierzu notwendigen Hinweise und Anregungen geben.

Die Verfügungsgewalt des Oberlokdispatchers über die in seinem Bezirk befindlichen Lokomotiv[illegible] erstreckt sich auf die Zeitdauer ihres Aufenthaltes in den Bahnbetriebswerken. Sie geht im Rahm[illegible] der festgelegten Einsatzzeit, wenn die Lokomotiven die Lokübergabestelle passiert haben, auf [illegible] Bezirksüberwacher über.

Anordnungsbefugnis

(3) Innerhalb seines Aufgabengebietes hat der Oberlokdispatcher Anordnungsbefugnis gegen[illegible] den Lokdispatchern der zu seinem Bezirk gehörenden Dispatcherleitungen.

Er hat nach den Anordnungen des Oberdispatchers verbindliche Entscheidungen in allen lokbetriebli[illegible] Fragen zu treffen und die rechtzeitige und gewissenhafte Durchführung der angeordneten Maßnah[illegible] durch die Lokdispatcher zu überwachen. Darüber hinaus muß er ihnen die erforderliche Anleitung [illegible] ihre Arbeit geben.

Planerfüllung, Wirtschaftlichkeit

(4) Der Oberlokdispatcher ist für die Erfüllung der ihm im Rahmen der Gesamtplanerfüllung ge[illegible] Aufgaben verantwortlich und hat sie in enger Zusammenarbeit mit den Bezirksüberwachern [illegible] zustellen.

Zur Hebung der Wirtschaftlichkeit, Steigerung der Arbeitsleistungen und Verbesserung des Ge[illegible] betriebsablaufes hat er die Anwendung fortschrittlicher Arbeitsmethoden zu fördern.

Die volle Ausnutzung der Lokomotiven und Senkung der lokbetrieblichen Selbstkosten, unter Wah[illegible] der fahrdienstlichen Erfordernisse, hat der Oberlokdispatcher durchzusetzen.

Die Einsatzfähigkeit und der Einsatz der angeordneten Reservelokomotiven sind von ihm zu [illegible] wachen.

§ 8

Zur Hebung der Wirtschaftlichkeit, zur Steigerung der Arbeitsleistungen und Verbesserung des Gesamtbetriebsablaufs muß der Lokdispatcher den technischen Arbeitsablauf im gesamten Lokbetriebsdienst unterstützen. Die Anwendung fortschrittlicher Arbeitsmethoden ist von ihm zu fördern.

Lokplanung, Lokeinsatzüberwachung

(5) Der Lokdispatcher hat täglich in der Schicht von 14 bis 22 Uhr die Lokplanung für den nächsten Tag, getrennt nach Bahnbetriebswerken und innerhalb dieser schichtweise nach Verwendungszwecken unterteilt, vorzunehmen und die entsprechenden Angaben summarisch in das „Arbeitsblatt des Lokdispatchers" nach Anlage 74 zu übernehmen.

Anlage 74

Die Gesamtsumme der für den Rba-Bezirk geplanten Lokomotiven ist dem Oberlokdispatcher zu der im Meldeplan vorgeschriebenen Zeit zu melden.

Der Planung ist der Bedarf für Regelleistungen, zuzüglich etwaiger Sonder- und Nebenleistungen, zugrundezulegen.

Der Einsatz der geplanten Lokomotiven ist vom Lokdispatcher zu überwachen. Abweichungen zwischen dem in der Lokplanung ermittelten Soll und dem tatsächlichen Lokeinsatz sind bei Schichtschluß im Arbeitsblatt zu vermerken.

Lokleistungsausgleich, Lokhilfe

(6) Bei starker Belastung einzelner Bahnbetriebswerke durch Sonderleistungen, hohen Reparaturstand, Stockungen im Zuglauf, große Zugverspätungen usw ist zur Sicherstellung einer pünktlichen und reibungslosen Bespannungsregelung vom Lokdispatcher nötigenfalls ein Lokleistungsausgleich bzw Lokhilfe zwischen den Bahnbetriebswerken seines Bezirks unter weitestgehender Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte vorzunehmen.

Wird darüber hinaus ein überbezirklicher Lokleistungsausgleich oder überbezirkliche Lokhilfe notwendig, so ist sie rechtzeitig beim Oberlokdispatcher zu beantragen.

Lokdisposition, Überwachung des Lokomotiv- und Personaleinsatzes

(7) Der Lokdispatcher muß die rechtzeitige Bereitstellung gattungsrichtiger, betriebsfähiger Lokomotiven für alle Regel- und Sonderzüge und den Einsatz der für die Lokbesetzung und -behandlung erforderlichen Brigaden durch die Bahnbetriebswerke allgemein überwachen. Er hat diese hierbei anzuleiten und ihnen im Benehmen mit den Dispatchern nötigenfalls besondere Anordnungen zur Bespannungsregelung zu erteilen.

Regel- und Sonderleistungen, deren planmäßiger Ablauf durch Verspätungen, Lokunregelmäßigkeiten oder andere Einwirkungen gefährdet ist, sowie die Bespannung wichtiger Züge sind vom Lokdispatcher besonders zu überwachen. Erforderlichenfalls sind Maßnahmen zur Wiederherstellung der Regelumläufe bei Abweichungen vom Lokumlaufplan, bei überbezirklichen Zügen im Benehmen mit dem Oberlokdispatcher, zu treffen bzw einzuleiten. Die Einhaltung der zulässigen Dienstzeit der Lokomotivpersonale ist vom Lokdispatcher bei seinen Dispositionen zu beachten.

Der Lokdispatcher hat die Lokdienstleiter rechtzeitig über den voraussichtlichen Bedarf von Sonderdienstlokomotiven, über notwendige Abweichungen vom Lokumlaufplan und alle in der Lokdisposition getroffenen Anordnungen zu unterrichten.

Zur Überwachung einzelner Lokomotiven und Erleichterung der Lokdisposition ist bei schwierigen Betriebsverhältnissen auf Anordnung des Bezirksdispatchers vom Lokdispatcher der „Lokomotivdispositionsbogen" nach Dv 948 zu führen. Dieser gestattet eine genaue Übersicht über den Bestand, die Einsatzfähigkeit und Verwendung der Lokomotiven der unterstellten Bahnbetriebswerke und ist für die operative lokbetriebliche Arbeit der Dispatcherleitung auszuwerten.

Lokbetriebliche Schwierigkeiten

(8) Bei eintretendem Lokmangel, hohem Lokbedarf und Schwierigkeiten im Lokomotivbetriebsdienst durch die nicht alle erforderlichen Bespannungsleistungen rechtzeitig ausgeführt werden können, hat er unverzüglich den Brigadedispatcher zu verständigen und gleichzeitig entsprechende Vorschläge zu machen.

Der Lokdispatcher hat hierbei dessen Entscheidungen über die Regelung des Lokeinsatzes, der Bespannungsreihenfolge, insbesondere für die Schwerpunktaufgaben, einzuholen.

Darüber hinaus hat er bei den sich aus dem Wechselverhältnis zwischen Fahrdienst und Lokomotivbetriebsdienst ergebenden Schwierigkeiten, z B durch Streckensperrungen, stoßweisen Bespannungsanfall als Folge von Zugverspätungen, außerplanmäßige Stillstandszeiten durch Rückstau der Züge auf Vorbahnhöfen oder Schadhaftwerden von Lokomotiven, Ausfall von Lokomotivbehandlungsanlagen usw, nach den Anordnungen des Brigadedispatchers besondere lokbetriebliche Maßnahmen zu treffen. Wichtige Vorkommnisse und Schwierigkeiten im Lokomotivbetriebsdienst sind außerdem sofort dem Oberlokdispatcher unter Angabe der getroffenen Maßnahmen mitzuteilen. Wird eine überbezirkliche Hilfeleistung erforderlich, so ist diese rechtzeitig bei ihm zu beantragen.

Der Lokdispatcher muß die Durchführung der zur Beseitigung von Betriebsschwierigkeiten getroffenen Anordnungen besonders überwachen.

§ 2

Als Grundlage für seine operative Arbeit dient dem Lokdienstleiter der „Lokomotivdispositionsbogen" nach Dv 948, der bei laufender, gewissenhafter Führung ständig eine genaue Übersicht über den Bestand, die Einsatzfähigkeit und Verwendung der Lokomotiven des eigenen Bahnbetriebswerkes vermittelt.

Der Lokdienstleiter muß fahrdienstliche und lokbetriebliche Besonderheiten, wie Zugverspätungen, Abweichungen vom Lokumlaufplan, und Unregelmäßigkeiten, wie Umleitungsverkehr bei Streckensperrung, Ersatzlokgestellungen usw, bei seinen Lokdispositionen berücksichtigen. Die besonderen Anordnungen des Lokdispatchers hierzu sind vom Lokdienstleiter auszuführen.

Ist durch unvorhergesehene Umstände die Bespannung planmäßiger Leistungen oder übernommener Sonderleistungen in Frage gestellt, so hat der Lokdienstleiter hiervon unverzüglich den Lokdispatcher zu verständigen (siehe auch Ziffer 11).

Wirtschaftlichkeit

(4) Die wirtschaftliche Ausnutzung der Lokomotiven muß der Lokdienstleiter ständig überwachen. Zur Hebung der Wirtschaftlichkeit sind insbesondere hohe Laufleistungen und die volle fahrdienstliche Auslastung der Lokomotiven anzustreben. Die anfallenden Lokleerfahrten sind nach den Anordnungen des Lokdispatchers weitestgehend für Zugleistungen auszunutzen.

Auf vorhandene Bw-Reserven darf der Lokdienstleiter erst zurückgreifen, wenn alle anderen Möglichkeiten der Bespannungsregelung erschöpft sind. Für den Einsatz ist rechtzeitig die besondere Genehmigung des Dienstvorstehers einzuholen. Der Lokdispatcher ist zu verständigen.

Schwerlastzüge

(5) Zur Leistungssteigerung und Hebung der Wirtschaftlichkeit muß der Lokdienstleiter in enger Verbindung mit den Lokomotivpersonalen und in Zusammenarbeit mit dem Bahnhofsdispatcher bzw mit der Aufsicht und dem Lokdispatcher sich besonders für das Fahren von Schwerlastzügen einsetzen und durch eine gute Arbeitsvorbereitung deren lokbetrieblich reibungslose Durchführung gewährleisten.

Lokübergabe

(6) Der Lokdienstleiter muß die rechtzeitige Übergabe aller Lokomotiven des eigenen Bahnbetriebswerkes und fremder Bahnbetriebswerke an der Lokübergabestelle sicherstellen.

Verspätungen in der Lokübergabe, für Reisezüge von mehr als 5 und für Güterzüge von mehr als 10 Minuten, sind unter Angabe der Verspätungsursachen unverzüglich dem Lokdispatcher zu melden.

Alle mitgeteilten Unregelmäßigkeiten in der Lokgestellung sind vom Lokdienstleiter zu verfolgen.

Lokrückgabe

(7) In enger Zusammenarbeit mit dem Lokdispatcher und dem Bahnhofsdispatcher bzw der Aufsicht sind vom Lokdienstleiter der planmäßige Rücklauf und die pünktliche Rückgabe der Lokomotiven seines Bahnbetriebswerkes sowie der Lokomotiven fremder Bahnbetriebswerke zu verfolgen.

Ist der planmäßige Arbeitsablauf durch eingetretene Verzögerungen gefährdet, so sind, um Schwierigkeiten zu vermeiden, nötigenfalls besondere örtliche Maßnahmen, z B Verkürzungen der Restaurierzeiten durch bevorzugte Behandlung der Lokomotiven, beschleunigte fahrdienstliche Durchführung auf dem Bahnhof usw, zu treffen bzw zu vereinbaren.

Bei größeren Verzögerungen und lokbetrieblichen Unregelmäßigkeiten, die Abweichungen vom planmäßigen Lokomotiveinsatz erforderlich machen, muß der Lokdienstleiter unverzüglich den Lokdispatcher verständigen und dessen besondere Anordnungen für die Lokdisposition einholen.

Wendelokomotiven

(8) Werden Wendelokomotiven verspätet, so ist ihre bevorzugte Behandlung zur pünktlichen Übernahme der Züge, nötigenfalls durch besondere Anordnungen, sicherzustellen. Siehe auch Ziffer 7.

Alle aus Sonderleistungen stammenden oder für Sonderleistungen bestimmten Wendelokomotiven sind hinsichtlich ihrer Übernahme, Wiedereinsatzfähigkeit und Rückgabe an den Betrieb vom Lokdienstleiter in Zusammenarbeit mit dem Lokdispatcher zu überwachen. Der Lokdienstleiter führt hierzu den „Nachweis der Wendelokomotiven" nach Dv 948.

Personaleinsatz

(9) Unter Wahrung eines wirtschaftlichen Lokomotiv- und Personaleinsatzes muß der Lokdienstleiter die Dienstdauer der Lokpersonale, insbesondere die der Sonderdienste und der aus dem Plan geratenen Regeldienstpersonale, überwachen. Bei zu erwartenden unzulässigen Dienstzeitüberschreitungen sind rechtzeitig geeignete Abhilfemaßnahmen zu treffen bzw mit dem Lokdispatcher zu vereinbaren.

Sonderleistungen, Planabweichungen

(10) Der Lokdienstleiter muß die rechtzeitige Gestellung der für Sonderdienste von seinem Bahnbetriebswerk zu stellenden Lokomotiven sowie die Ersatzgestellung für die aus dem Regelumlauf geratenen Lokomotiven des eigenen Bahnbetriebswerkes und fremder Bahnbetriebswerke besonders überwachen. Er führt hierzu die „Lokomotivbestelliste" nach Dv 948.

Lokbetriebliche Schwierigkeiten und Unregelmäßigkeiten

(11) Bei zu erwartenden Bespannungsschwierigkeiten, verspäteter Bespannung von Zügen, Ersatzlokgestellungen, notwendigen Abweichungen vom Lokumlaufplan, Unregelmäßigkeiten im Lokomotivbetriebsdienst, Ausfall von Lokbehandlungsanlagen usw hat der Lokdienstleiter unverzüglich den Lokdispatcher zu verständigen und nach dessen Anordnungen mit den beteiligten Bahnbetriebswerken Maßnahmen zur reibungslosen Abwicklung des Betriebsablaufs zu vereinbaren.

Berichtigungen

Lfd Nr	Nummer des Berichtigungsblattes oder der Verfügung	gültig vom ..... an	berichtigt am	berichtigt durch

Verteilungsplan der Anlagen

424 71	Unregelmäßigkeitsnachweis	Bahnbetriebswerke Reichsbahnämter Reichsbahndirektionen
424 72	Loklagemeldung — Buch 1 — (Lokaufwand)	Bahnbetriebswerke Reichsbahnämter Reichsbahndirektionen Ministerium für Verkehrswesen
424 7[illegible]	Schichtbericht	Bahnbetriebswerke Reichsbahnämter Reichsbahndirektionen
424 7[illegible]	Arbeitsblatt des Lokdispatchers	Reichsbahnämter
424 [illegible]	Nachweis der verspätet bespannten Züge	Reichsbahnämter
424 7[illegible]	Einsatznachweis für Arzt-, Gerätewagen, Schneeräumer usw	Reichsbahnämter Reichsbahndirektionen
424 7[illegible]	Arbeitsblatt des Oberlokdispatchers	Reichsbahndirektionen
[illegible]	Überwachungsnachweis für Lokomotiv-Ausbleibezeiten	Reichsbahndirektionen
424 79	Loküberführungsnachweis	Reichsbahndirektionen
424 80	Arbeitsblatt des Hauptlokdispatchers	Ministerium für Verkehrswesen

Gesch

Eing
vom

Mit
leitu

1114 Nr 111-5-5 X 5- 5500 F MfV 16 56 Ag 130/56 DDR

Anlage 80 zu § 5 (1)

RS für den ..... 195....

Schichtberichte																Besonderheiten
	Verspätet begonnen		Wegen Rangierschwierigkeiten ausgefallen			Züge am besonderen Anhalt	Lokomotiven				Anzahl der über 1 Std verzögerten Wendelok von anderen Bhf	Anzahl der über 12 Std eingesetzten Lok Ga Lok	+ oder – gegenüber Vortag			
	Anzahl der Züge	Zu Bp 13 Std					Übergabe		Rückgabe							
	Rz / Gz	Rz / Gz	Rz	Gz	Rangierausfälle Anz / Min	Lok / Züge / Std	Soll	Ist	Soll	Ist						
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		

beginn	Lok Nr	Bw	Zug Nr	Abf	Zielbf	Umsp-Bf	Ankunft Soll	Ankunft Ist	Bemerkungen	Zug-Nr	Abf	Zielbf	Wendezeit in Minuten mit Zügen	Lz	ohne Bewertung

Dre
Erf
Gwd
Hl
Mg
Sch
DR
Rbd
Bln
Cs
Dre
Erf
Gwd
Hl
Mg
Sch
DR
A
Rbd
Zu ga
D
K
P
Po
D
Bes Zü
Bes Zü
Bes Zü
Bes Zü
Z

Auswertung der im überbezirklichen Sonderzugverkehr eingesetzten Lokomotiven

	Zahl der Züge laut Bdg	Davon mit Bdg Bi Heim	Wendezeiten in Min für Lok mit Rückleistung: Zus	+ oder —	pro Lok	Davon La Richt Heimat	Wendezeiten in Min für Lok ohne Rückleistung: Zus	+ oder —	pro Lok	Nicht bewertete Lok	Sollzeit	Istzeit	+ oder —	Wertzahl
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Brigade 22⁰⁰— 6⁰⁰														
Brigade 6⁰⁰—14⁰⁰														
Brigade 14⁰⁰—22⁰⁰														

Insgesamt wurden _____ Sonderzüge gefahren. Die Lokwendezeiten wurden mit _____ Minuten über / unter schritten.

424 80 Arbeitsblatt des Hauptlokdispatchers A 19

ohne Bewertung

Entlastungsmaßnahmen für bedrängte Rbd

Eingeleitete Lokhilfe

Rbd	Führt Zug	Bott Zug	von	nach	f Rbd

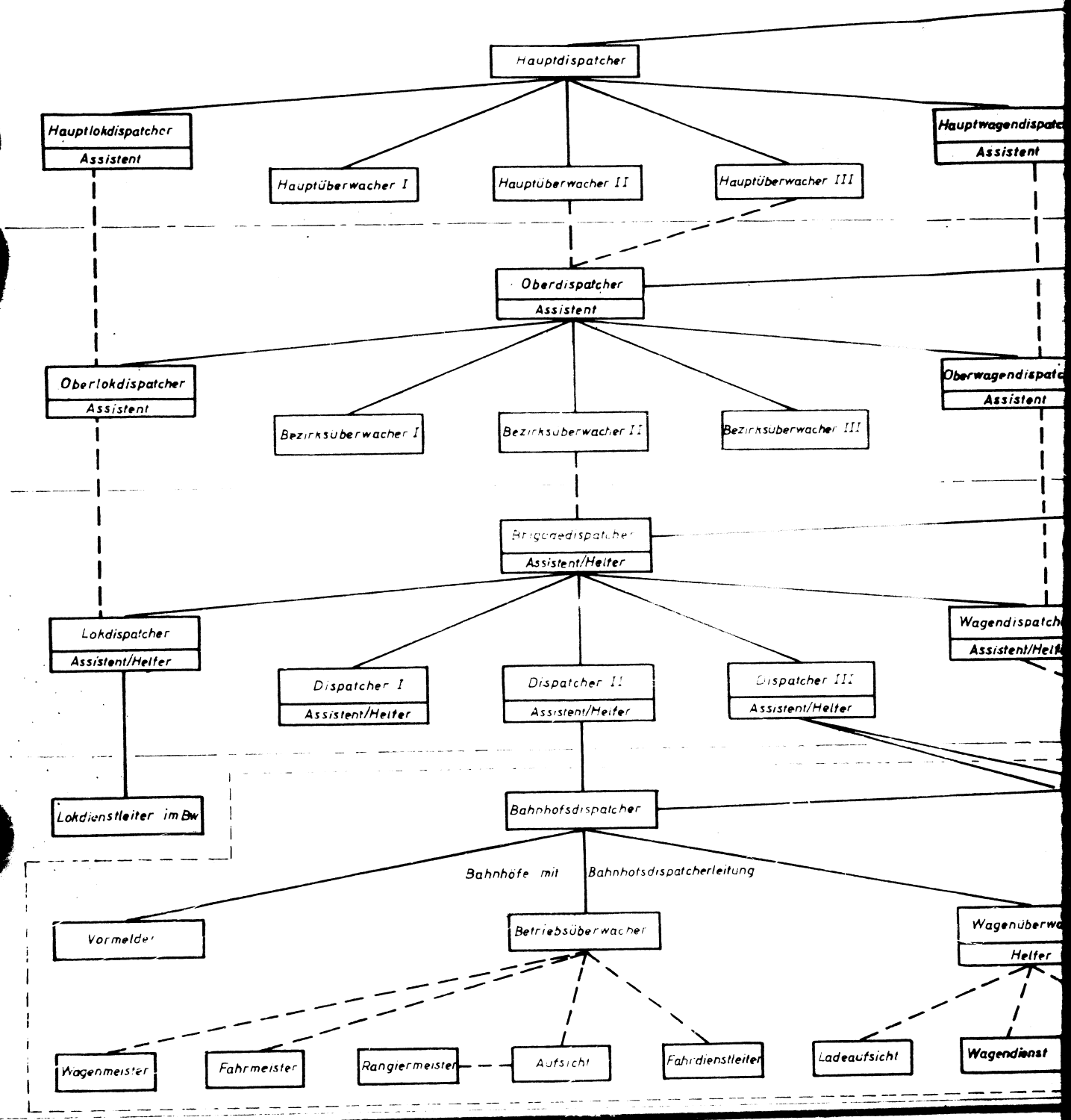
Leistungsausfälle wegen Lokmangel

(Sp 15+16)			im Rangierdienst (Sp 17)					
Nr	Bw	Ursache des Ausfalls	Rbd	Bahnhof	Min	Lok Nr	Bw	Ursache des Ausfalls

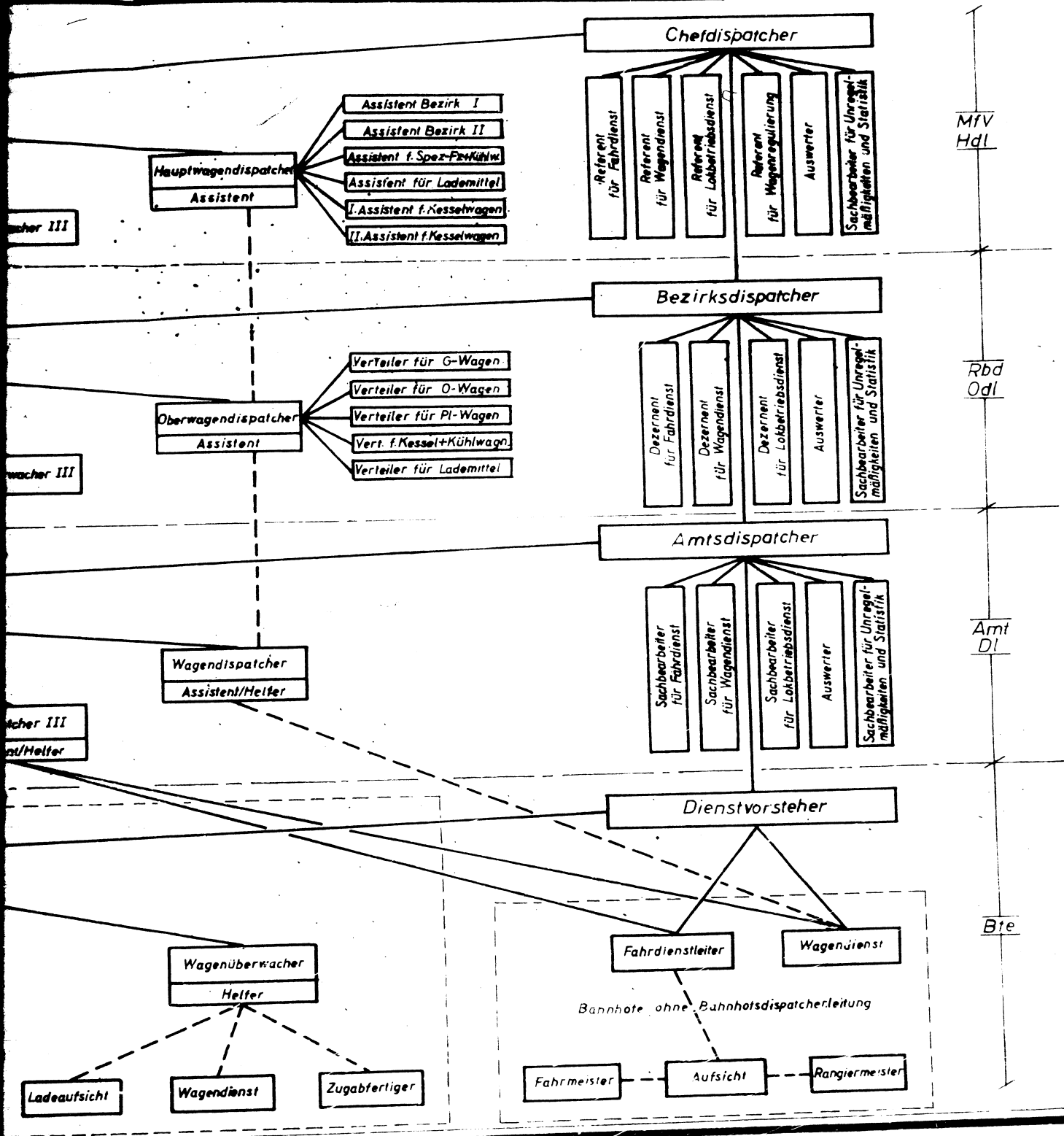
Leistungsverlagerungen

Rbd	Führt Zug	von	nach	f Rbd

Struktur des Dispatcherdienstes bei de



ienstes bei der Deutschen Reichsbahn



Verfügungen und Mitteilungen

des Ministeriums für Verkehrswesen

Teil: Deutsche Reichsbahn

1956 | Berlin, den 29. November | Nr. 48

Inhaltsverzeichnis

Finanzen

MfV 197

Betr.: Annahme von Schecks beim Verkauf von Fahrkarten

[illegible] am Weihnachtsfest [illegible] Privat- [illegible] beim Verkauf von Fahrkarten Schecks in [illegible] Firma [illegible] Beträge [illegible]. Die Firma [illegible] Weihnachtsfest [illegible] Bevölkerung. Diese Regelung [illegible] die Bezahlung der Gepäck- und Expreßgutfracht. Die Ziffer 23 des Anhangs X der KV List entsprechend zu berichtigen.

Von einzelnen Privatpersonen sind nach wie vor keine Schecks anzunehmen, es sei denn, daß der Käufer damit einverstanden ist, zuvor die Gutschrift des Scheckbetrages auf dem Konto der Bahnhofskasse abzuwarten und erst dann die bestellten Fahrkarten von der Fahrkartenausgabe abzuholen.

(I 14 102/56 v. 13. 11. 56/31 411)

gez. i. V. Grahl
Hauptreferent

Materialversorgung

MfV 198

Betr.: Nummerung der Ersatzstücke für Lok

Vom Raw Cottbus wurde darauf hingewiesen, daß die Stellkeilschrauben W 30 × 1/10" nach den Zeichnungen Fld 20.10 Bl. 206 und Bl. 127 übereinstimmen. Da außerdem die 200 mm langen Schrauben nach Fld 20.10 Bl. 206 entfallen können, weil die Lok 75 001—005 und 79 001 nicht mehr existieren, hat das TZA die Zeichnung Fld 20.10 Bl. 206 aufgehoben und die verbliebene Stellschraube W 30 × 1/10" × 190 mm für die G 10-Lok auf Fld 20.10 Bl. 127 nachgetragen. Daraus ergeben sich folgende Änderungen:

1. Fld 20.10 Bl. 206 ist ersetzt durch Fld 20.10 Bl. 127
2. Auf Fld 20.10 Bl. 127 ist bei Teil 2 nachzutragen: 57^{10-40} (G 10)
3. Im SVD der G 10-Lok ist auf Seite 116 die Ersatzstück-Nr. 45.130.01.03 durch Striche zu ersetzen. In Spalte 6 ist die Blatt-Nr. 206 zu ersetzen durch „Blatt 127, Teil 2" und in Spalte 8 ist nachzutragen: „s. AV 45.130.01.06"
4. Im AVD IV/184 ist bei 45.130.01.06 in Spalte 8 nachzutragen: „71, 89, G 10"

Bei dieser Gelegenheit weisen wir darauf hin, daß auf der gleichen Seite des AVD bei 45.130.02.02 in Spalte 8 nachzutragen ist „G 8^2, G 8^3".

(Mv II-1-1/56 v. 15. 11. 56)

gez. Haas
Leiter der Abteilung

MfV 199

Betr.: Nummerung der Ersatzstücke für Lok

Im Interesse der Einheitlichkeit werden im Nachgang zu den Verfügungen MfV 60 und 145 nunmehr auch die Achslagergleitplatten aus Preßstoff nach Fld 12.163 Bl 3, Bl 4 und Bl 5 umgenummert. Dementsprechend sind die nachstehend genannten Ersatzstück-Nrn. auf den oben genannten Zeichnungen wie folgt zu berichtigen bzw. nachzutragen:

Fld 12.163 Bl 3: 02.117.**31.02** ändern in 02.117.**37.60**
Fld 12.163 Bl 4: 02.117.**31.03** ändern in 02.117.**36.61**
Fld 12.163 Bl 5: 02.117.**31.04** ändern in 02.117.**38.60**
Fld 12.163 Bl 3: nachtragen:
Teil 2 = 02.117.37.61, 16 mm dick
Teil 3 = 02.117.37.62, 18 mm dick

Damit ergibt sich im Zusammenhang gesehen nunmehr folgendes Bild:

02.117.36.61 Gleitplatte aus Preßstoff mit Knaggen, 12 dick, Fld 12.163 Bl 4 0,3 03^{10}, 23, 50
02.117.36.62 Gleitplatte aus Preßstoff mit Knaggen, 14 dick, Fld 12.163 Bl 26 52, 83 für Tr
02.117.36.63 Gleitplatte aus Preßstoff mit Knaggen, 18 dick, Fld 12.163 Bl 25 Mangold 230 ⌀
02.117.37.60 Gleitplatte aus Preßstoff mit Knaggen, 14 dick, Fld 12.163 Bl 3 41, 43, 44, 45, 62,
02.117.37.61 Gleitplatte aus Preßstoff mit Knaggen 16 dick, Fld 12.163 Bl 3 85, Tr u. Ku
02.117.37.62 Gleitplatte aus Preßstoff mit Knaggen, 18 dick, Fld 12.163 Bl 3 01, 01^{10} Ku 240 ⌀
02.117.38.60 Gleitplatte aus Preßstoff mit Knaggen, 12 dick, Fld 12.163 Bl 5 24, 64, 80, 81, 86
02.117.38.61 Gleitplatte aus Preßstoff mit Knaggen, 14 dick, Fld 12.163 Bl 27 87, Tr u. Ku
02.117.38.62 Gleitplatte aus Preßstoff mit Knaggen, 18 dick, Fld 12.163 Bl 6 50, 52, 83, 84, Ku

Die vorstehenden Ersatzstück-Nrn sind im AVD, Teil 1, auf Seite 75 nachzutragen und etwa daraus sich ergebende Umbuchungen vorzunehmen.

Wir weisen noch darauf hin, daß es das Zentralamt aus Zeitmangel abgelehnt hat, die Verstärkung der auf Fld 12.163 Bl 3 dargestellten 14 mm dicken Platte auf 16 bzw. 18 mm nachzutragen, weil z. Z. bereits neue Zeichnungen für Gleitplatten aus Preßstoff **ohne** Knaggen in Arbeit sind. Bei Bestellungen von verstärkten Platten nach Fld 12.163 Bl 3 ist daher zu beachten, daß nicht nur der Boden, sondern auch die Seitenleisten der Platten nach innen verstärkt werden müssen.

(Mv II-1 v. 15. 11. 56)

gez. Haas
Leiter der Abteilung

Organisation

Berlin 18

Betr.: Dienststellenorganisation; hier: Änderung in der Unterstellung der Hst Neu Tucheband

Die Hst Neu Tucheband, die bisher dem Bf Dolgelin unterstellt war, wird vom 1. 1. 1957 ab dem Bf Golzow (Oderbruch) unterstellt.

Im DEGT, Teil II, Heft D (Bahnhofstarif), sind bei Neu Tucheband in Spalte 2 die Angaben „Mu: Sachsendorf (Oderbruch)" durch „Mu: Golzow (Oderbruch)" zu ersetzen.

(Org-2a Ogs v. 6. 11. 56)

gez. Kornek
Leiter der Abteilung

Statistik

Berlin 19

Betr.: Berichtigungsblatt 1 zum Anhang III — Rbd Berlin —

In der Kilometertafel 145/146 auf Seite 84 ist bei Auslauf Ludwigsfelde—Genshagener Heide in Spalte 6 die Kilometerzahl 6 handschriftlich in 9 zu ändern.

(St-Ia 134/56 v. 13. 11. 56)

gez. I. V. Lorek
Dezernent

Schulung und Berufsausbildung

MfV 200

Betr.: Verzeichnis der Fachschulen der DDR
hier: Studiendauer an den Ingenieurschulen des Eisenbahnwesens

In dem in diesen Tagen zur Verteilung kommenden Verzeichnis der Fachschulen der DDR sind auf Seite 34 — Fachschulen für das Verkehrswesen — einige Druckfehler enthalten, die zu Unklarheiten und falschen Auskünften bei der Werbung zum Studium führen.

Aus diesem Grunde weisen wir darauf hin, daß für das Studienjahr 1957/58 folgende Bewerber in den einzelnen Fachrichtungen aufgenommen werden.

Fachrichtung	Bewerber mit abgeschl. Berufsausbildung	Abitur	MR
Maschinentechnik	3 Klassen (3 Jhr. Stud.-Dauer	2 Kl. (4 Jhr.)	—
Starkstromtechnik	1 Klasse	—	1 Kl. (4 Jhr.)
Bautechnik	1 Klasse	1 Kl.	—
Verkehrsökonomik	1 Klasse	1 Kl.	—
Sich. u. Fernm. T.	1 Klasse	—	—
Betr. u. Verk. T.	2 Klassen	1 Kl. (3 Jhr.)	1 Kl. (4 Jhr.)
Betr. u. Verk. Ök.	1 Klasse	—	—

Wir bitten, das Fachschulverzeichnis entsprechend zu verändern.

(Sch II/4515/56 v. 16. 11. 56/31 281)

gez. Bernhardt
Leiter der Abteilung

Wer braucht?

Dieselantriebsmotor Deutz, Type F 3 M 317, 50 PS, 3 Zyl., 1300 U/Min

Dynamo Lloyd AG Bremen, Type DOS 60/4, Nr 353760, 40/231 V, 90 A, 62,5 kVA, 1500 U/Min, 60 Perioden.

Erregermaschine Lloyd, Type GE 13/10, Nr 353775, 65 V, 28 A, 1,5 kW, 1500 U/Min.

Das Aggregat befindet sich in einem Wagen. Der Dieselantriebsmotor hat einen Riß im Kurbelwellenblock. Generator und Erregermaschine sind in Ordnung.

Stm Magdeburg/5509

Ehrentafel

Im Kampf für die Erfüllung des Transportplanes der Deutschen Reichsbahn hat sich durch vorbildliche disziplinierte Arbeit ausgezeichnet:

Röhl, Emil	Wagenmeister	Wm Swv Außenstelle Liw Rbd Berlin Org-3 v. 12. 10. 1956

Ich spreche dem hier ausgezeichneten Eisenbahner meinen Dank und meine Anerkennung für seine hervorragende Leistung aus.

Möge sein Beispiel alle Eisenbahner zur weiteren Verbesserung der Arbeit anspornen!

gez. Kramer
Minister

Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen. Beiträge bis Dienstag jeder Woche, 12 Uhr, einsenden.
Druck: VEB Graphische Werkstätten Berlin, O 17, Mühlenstraße 73 · (204) Ag 1[illegible] 53, DDR 7,6 2381

Verfügungen und Mitteilungen

des Ministeriums für Verkehrswesen

Teil: Deutsche Reichsbahn

1956	Berlin, den 13. Dezember	Nr. 50

Inhaltsverzeichnis

Ausbesserungswerke

MfV 209

Betr.: Prüfung und Aufarbeitung von Manometern

Für die Prüfung und Aufarbeitung von Manometern aller Arten sind bei der DR nur die beiden zentralen Aufarbeitungswerkstätten in den Raw „7. Oktober", Zwickau, und „Wilhelm Pieck", Karl-Marx-Stadt, zuständig. Die aufgearbeiteten Manometer sind nach der Aufarbeitung mit einer Plombe zu verschließen.

Da festgestellt wurde, daß auch in anderen Dienststellen der DR Prüfungen und Reparaturen von Manometern unter nicht geeigneten Bedingungen durchgeführt werden, verweisen wir nochmals darauf, daß aus Sicherheitsgründen die Aufarbeitung von Manometern in den anderen Dienststellen der DR, außer den beiden genannten Zentralwerkstätten, grundsätzlich verboten ist.

Soweit in den Dienststellen der DR für die Prüfung von Manometern geeignete Einrichtungen wie Meßraum, Manometerprüfpumpe bzw. Kolbendruckwaage, geeichte Vergleichsmanometer usw. vorhanden sind, kann die Prüfung der Manometer nach Genehmigung durch das TZA der DR an Ort und Stelle durchgeführt werden. Hierzu ist von der Dienststelle ein entsprechender Antrag über die Hv Raw, Abt. ZF, an das TZA zu richten. Das TZA wird dann nach Überprüfung der Einrichtungen über die Zulassung der Prüfung von Manometern entscheiden.

Die HvM, HvW und das TZA haben mitgewirkt.
(ZF 3 v. 9. 11. 56/31 358)

gez. Dr. Hörstel
Leiter der Hauptverwaltung

Finanzen

MfV 210

Betr.: Zahlung der zusätzlichen Belohnung an die Eisenbahner

Die gemäß der Eisenbahner-Verordnung vom 18. 10. 1956 im Januar 1957 fällig werdende zusätzliche Belohnung wird am 16. Januar 1957 zur Auszahlung gebracht. Die Deutsche Notenbank hat ihre Niederlassungen von diesem Zahltag unterrichtet. Der Geldbedarf ist bis zum 14. 1. 1957 bei der kontoführenden Bank anzumelden.

Die zusätzliche Belohnung wird allen Gehalts- und Lohnempfängern, die Konten bei der Rb-Sparkasse unterhalten, auf ihre Konten überwiesen. Die Art der Überweisung bzw. Gutschrift auf den Konten der Empfänger haben die Abteilungsleiter Finanzen wie im Vorjahr im Benehmen mit dem Leiter der bezirklichen Rb-Sparkasse für ihren Rbd-Bereich zu regeln.

(F I-1-1147/56 v. 1. 12. 56/31 411)

gez. Schwarzer
Leiter der Abteilung

MfV 211

Betr.: Abrechnung der Leistungen der DR außerhalb der Eisenbahntarife

Die preisrechtliche Grundlage für die Abrechnung der Leistungen der DR außerhalb der Eisenbahntarife ist ab 1. 1. 1957 die

Preisanordnung Nr. 673 — Anordnung über die Entgelte für Leistungen der DR außerhalb der Eisenbahntarife — vom 27. September 1956 (Sonderdruck des GBl. Nr. 204 vom 15. November 1956).

Von diesem Zeitpunkt an sind sämtliche Leistungen der DR außerhalb der Eisenbahntarife, wie z. B.

Rangierleistungen in Anschlußbahnen,
Vermietung von Eisenbahnwagen der Reisezug- und Güterwagenbauart,
Vermietung von Lokomotiven,
Einsatz und Vermietung von Kranwagen,
Instandsetzung beschädigter Eisenbahnwagen,
Leistungen im Fernmeldewesen,
Überlassen bzw. Vermieten von Lagerplätzen und Lagerräumen,
Leistungen für Anschlußbahnen (einschl. Überlassung von Oberbaumaterialien, Sicherungsanlagen u. ä.),
Vermieten und Überlassen von Räumen zu gewerblichen Zwecken u. a. m.

nach den Grundsätzen der Preisanordnung Nr. 673 abzurechnen.

Mit Wirkung vom 1. 1. 1957 verlieren daher sämtliche in den Dienstvorschriften der DR (z. B. in den DV 226, DV 426 usw.) angegebenen Entgelte, Preise und Gebühren, sofern sie sich auf **Leistungen der DR außerhalb der Eisenbahntarife** beziehen oder die **keine gesetzliche Grundlage haben,** ihre Gültigkeit. Ausgenommen von dieser Regelung sind Preise, die nur **innerbetrieblichen Charakter haben,** wie z. B. die Festpreise der Abt. Mv des MfV (DV 257 — PV).

Für Leistungen, die in der Preisanordnung Nr. 673 nicht aufgeführt sind, werden die Entgelte usw. unter Vorlage eines entsprechenden Antrages von der Abt. Finanzen des MfV besonders festgesetzt.

Die Preisanordnung Nr. 673, die als Sonderdruck des GBl Nr. 204 im VEB Deutscher Zentralverlag Berlin erschienen ist, wurde den beteiligten Stellen von den Abteilungen Finanzen der Rbd bereits übersandt.

(F III-2/1242/56 v. 1. 12. 56/31 413)

gez. i. V. Grahl
Hauptreferent

Organisation

MfV 212

Zwecks Klarlegung und zum besseren Verständnis der Ursachen der in diesem Jahr aufgetretenen Schwierigkeiten bei der Versorgung mit Vordrucken veröffentlichen wir nachstehenden Artikel.

Wir bitten, diese Zusammenfassung genauestens zu lesen und sich wegen noch bestehender Unklarheiten an den Instrukteur für Drucksachenwesen der Abt. Organisation der zuständigen Rbd zu wenden, damit alle noch vorhandenen Mißstände schnell und gemeinsam beseitigt werden können.

(Org-4c/4259/56 v. 4. 12. 56/31 581)

gez. Diedrich
Leiter der Abteilung

Wie steht es mit den Vordrucken?

Das Papier stellt in unserem Wirtschaftsleben einen wertvollen Rohstoff dar, mit dem planvoll und sparsam umgegangen werden muß. Es ist daher erforderlich, den Verbrauch aller Bedarfsträger zentral zu steuern. Dies trifft vor allem für die Mengen Papier zu, die für Vordrucke verbraucht werden. Aus diesem Grunde wurden die volkseigenen Vordruck-Leitverlage geschaffen. Sie haben die Aufgabe, das sich herausgebildete „Vordruckunwesen" zu beseitigen, d. h. durch straffe Lenkung und Steuerung die Vordrucke zu vereinfachen und zu vereinheitlichen und Sondervordrucke auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Voraussetzungen dafür sind in allen Betrieben der Wirtschaft vorhanden, in denen für gleiche betriebliche Zwecke oft unterschiedliche Vordrucke Anwendung finden, so daß im Enderfolg bestimmte Vordruck-Leitverlage für bestimmte Arten von Vordrucken zuständig sind. So ist es in der Wirtschaft bereits seit rund 4 Jahren.

Für die Deutsche Reichsbahn, die immerhin ein Großverbraucher ist, besteht ebenfalls die Notwendigkeit, den Papierverbrauch straff zu lenken. Bisher lag die Beschaffung von Vordrucken als Teil der Lagerwirtschaft in der Materialversorgung. Die dann zum Zweck der Einschränkung des bisher ungesteuerten Verbrauchs an Papier erfolgte Kontingentierung erforderte für die Folge umfassende Änderungen in der Versorgung mit Vordrucken. Unsere früher in der Mv der Rbd Dresden vorhandene zentrale Drucksachenbeschaffungsstelle konnte diese volkswirtschaftlich bedeutsame Aufgabe mit den dazu notwendigen verwaltungstechnischen Maßnahmen in ihrer damaligen Beschaffenheit und Zuständigkeit keineswegs in allen Punkten realisieren. Wenn bis dahin die Belieferung der Dienststellen durch die Drucksachenläger erfolgte, die lediglich die Vordrucke, die sie von der Beschaffungsstelle über die Druckereien zugewiesen erhielten, an die Dienststellen sandten, so machte es sich jetzt notwendig, ein Organ zu schaffen, das im Rahmen des Kontingentes für die gesamte Steuerung des Drucksachenwesens einschl. der zentralen Beschaffung und Bewirtschaftung auf der Grundlage des realen Bedarfs verantwortlich ist.

Beachtet werden mußte hierbei, daß die 8 Drucksachenläger (je Rbd eins) das zur Verfügung stehende Kontingent durch Bestände 8mal stark eingeengt hätten.

So kam es nach eingehenden Beratungen mit den verantwortlichen Funktionären der Mv, Org, DHL und Drucksachenläger am 1. 1. 56 zur Bildung der Zentralen Drucksachen-Leitstelle (ZDL) in Dresden, die den Charakter eines Vordruck-Leitverlages für die Fachvordrucke der Deutschen Reichsbahn hat.

Verständlich ist, daß bei einer Kontingentierung überhaupt und bei der starken Einengung des Kontingents für 1956 erst recht Vorstellungen über den Bedarf bestehen müssen, d. h. daß geplant werden muß. Die Bedarfsermittlung der Dienststellen hatte — wenn auch nach unterschiedlichen Methoden — bestanden und konnte dem Prinzip nach nichts Neues darstellen.

In der Praxis ging seit der Reorganisation die Bedarfsermittlung so vor sich, daß die Bezugsstellen ihren Bedarf in vorbereitete Bestellisten eintrugen, die Bestellisten von den Rbd bzw. Fachverwaltungen der Rbd zusammengestellt wurden und die Abt. Org der Rbd wiederum eine Zusammenstellung aller Dienstzweige vornahm. Diese Endzusammenstellung wurde der ZDL als Bestellunterlage für die Druckereien zugeleitet, während die Auslieferung nach den einzelnen Bestellisten der Bezugsstellen durchgeführt werden sollte.

Bei der ersten Auslieferung durch die ZDL (II/56) an die Bezugsstellen ergab sich jedoch, daß die Summen aus den einzelnen Bestellisten zum Teil höher waren, als die Angaben in den Endzusammenstellungen. Dieser Umstand

machte es der ZDL unmöglich, alle Einzelforderungen der Bezugsstellen zu befriedigen, so daß es nun galt, die zur Verfügung stehende Menge wenigstens anteilmäßig an die Bezugsstellen auszugeben. Durch langwierige und zeitraubende Gegenüberstellung wurde festgestellt, daß die Zusammenstellungen rechnerisch unrichtig waren, was seitens der ZDL bei der Abgabe der Bestellungen an die Druckereien nicht vermutet werden konnte. Hinzu kam weiter, daß viele Dienststellen bestimmte Vordrucke nicht geplant hatten und diese demzufolge bei der ZDL nicht vorhanden waren. Nur von Fall zu Fall konnte geholfen werden, soweit die ZDL über einen Vorrat verfügte. Leider mußte festgestellt werden, daß auch die Bedarfsermittlungsunterlagen für III und IV/56 ebenfalls mit solchen Mängeln behaftet waren.

Erschwerend für die Auslieferung, besonders des II. Quartals, wirkte sich folgende Tatsache aus. Die Auflösung der Drucksachenläger und Übernahme der Bestände durch die ZDL waren nach einem Terminplan festgelegt, der diesen Stellen genügend Spielraum ließ, die noch durchzuführenden Auslieferungen und Sichtung der Restbestände zu bewältigen. Hier trat jedoch eine schwerwiegende Panne insofern auf, als die Läger die noch für I/56 vorzunehmende Belieferung der Dienststellen mit Drucksachen nur unzureichend erledigten und weiterhin die Restbestände äußerst ungeordnet und unübersichtlich der ZDL zugehen ließen. Diese Restbestände waren seitens der ZDL infolge der Inventurangaben zur Auslieferung II/56 vorgesehen, konnten jedoch, weil ein großer Teil ungültig oder überhaupt nicht mehr zu verwenden ist, für die Auslieferung nicht mitverwendet werden. Außerdem wurden durch die konkrete Bedarfsermittlung Mängel offenkundig, die sich auf längere Zeit zurückerstrecken und jetzt die planmäßige Belieferung erschweren. So werden z. B. von vielen Bezugsstellen alte Vordrucknummern aufgeführt, die schon seit langer Zeit verändert worden sind, oder es kommen eine Unmenge Verwechslungen bei Stück, Block usw. vor.

Die aufgetretenen Mängel im II und III/56, zusammen mit den immer vorhandenen Anlaufschwierigkeiten einer neuen Einrichtung, führten dazu, daß der flüssige Ablaufprozeß der Auslieferung in der ZDL stark beeinträchtigt wurde. Auf der anderen Seite wirkten sich diese Mängel auf die Dienststellen besonders erschwerend aus, zumal auch die Belieferung mit Drucksachen seitens der Drucksachenläger für I/56 nicht ausreichend erfolgt war.

Alle Beteiligten sind sich darüber klar, daß dieser Zustand nicht geduldet werden kann, weil er schwerwiegende Folgen im Betriebsablauf der Deutschen Reichsbahn mit sich bringen kann. Es muß deswegen auch einmal klar ausgesprochen werden: Das Drucksachenwesen der Deutschen Reichsbahn war in den letzten 10 Jahren das Stiefkind! Es ist an der Zeit, Wandel von der Dienststelle bis zum Ministerium zu schaffen. Die ZDL hat in der eigenen Dienststelle aufgetretene Mängel und Organisationsfehler abgestellt und Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeit eingeleitet. Sie sieht nach wie vor ihre Pflicht darin, **alle** Dienststellen der Deutschen Reichsbahn termingerecht mit Vordrucken zu beliefern. Die Voraussetzungen dafür bestehen, wenn alle an diesem Prozeß Mitwirkenden verantwortlich arbeiten.

Wenn man versucht ist, in den 8 Drucksachenlägern die bessere Organisationsform zu sehen, wird dabei verkannt, daß diese niemals in der Lage waren und es auch nicht sein können, eine Vereinheitlichung der Vordrucke, den sparsamsten Papierverbrauch und die straffe zentrale Steuerung zu erreichen.

Es muß ein neuer Weg beschritten werden, aber vor allem ist eine Gesundung im gesamten Vordruckwesen herbeizuführen. Es ist daher notwendig,

1. daß die Dienststelle zu den genannten Terminen die von ihr tatsächlich benötigten Vordrucke auch wirklich und real plant. An Hand der bereits erschienenen sogenannten „Dresdner Liste" kann jede Bezugsstelle feststellen, welche Vordrucke gültig sind, so daß von vornherein Fehlerquellen ausgeschaltet werden können. (Die Dresdener Liste stellt gleichzeitig einen Ersatz für die Drucksachenkartei dar und wird dementsprechend berichtigt und ergänzt, sobald Vordrucke sich ändern oder fortfallen),
2. daß die Rbä und die Fachverwaltungen in den Rbd die eingehenden Bestellisten ihrer Bezugsstellen genauestens überprüfen, ob die geforderten Vordrucke tatsächlich in der genannten Höhe oder überhaupt benötigt werden. Durch die jetzt geschaffenen Arbeitsunterlagen ist es ein leichtes festzustellen, ob auch jede Dienststelle den für ihren Arbeitsablauf erforderlichen Vordruck bestellt hat,
3. daß die Zusammenstellungen genauestens zusammengerechnet sein müssen, da es nicht die Aufgabe der ZDL sein kann, diese Unterlagen rechnerisch zu überprüfen.

   Vor allem ist darauf zu achten, daß die Mengeneinheit richtig benannt wird, z. B. Stück, Block, Heft. Nur so kann vermieden werden, daß Dienststellen, die irrtümlich Block bestellten statt Stück, ein Hundertfaches an Vordrucken erhalten im Gegensatz zum tatsächlichen Bedarf. Auch hier ist es Sache bereits der Dienststelle, diese Angabe genau zu machen.
4. daß die Verwaltungsstellen im Mfv bzw. die geschäftsführenden Rbd innerhalb des großen Aufgabenbereiches „Vordrucke" verantwortlich an Dienstvorschriften und den daraus entspringenden Vordrucken arbeiten. Gerade die Verwaltungsstellen müßten es sich angelegen sein lassen, **die vielen Veränderungen an Vordrucken** einzudämmen oder, wenn sie erforderlich sind, rechtzeitig der ZDL bekanntzugeben und sich über den Bestand an alten Vordrucken zu informieren, um evtl. erst nach Aufbrauch dieser Vordrucke neue herauszugeben. Gleichzeitig müssen die Dienststellen ausreichend über Veränderungen orientiert werden.

Für die bessere und richtige Anleitung der Dienststellen bei der Bedarfsermittlung der Vordrucke ist in jeder Rbd — Abt. Organisation — ein Instrukteur eingesetzt, der nach eingehender wiederholter Anleitung jede Unterstützung in Vordruckfragen gibt.

Daneben wurden zwischenzeitlich besondere Maßnahmen durchgeführt, um Rückstände aus II und III/56 noch bis Ende November d. J. aufzuholen.

Wir sprechen aber von dieser Stelle an alle die Bitte aus, die in der „Arbeitsanweisung über die Bedarfsermittlung, Herstellung und Bewirtschaftung der Drucksachen der Deutschen Reichsbahn" enthaltenen Bestimmungen richtig anzuwenden, wodurch viele der bisher aufgetretenen Mängel vermieden werden können.

Zusammenfassend stellen wir fest:

Mit dem Augenblick, als durch die volkswirtschaftlichen Bedingungen Veränderungen in der Bewirtschaftung des Papiers einsetzten, wurden die bisher schlecht und recht verdeckten Schwächen im Drucksachenwesen der DR bloßgelegt und türmten sich zu einer Mauer auf. Jedoch sind dies nach unserer Meinung subjekte Schwierigkeiten, die durch wirkliche Mithilfe aller durchaus beseitigt werden können.

MfV, Abt. Org.

Dieser Artikel war der „Fahrt frei" als Antwort auf die vorliegenden Leserbriefe zur Veröffentlichung übergeben worden. Aus bestimmten Gründen war die „Fahrt frei" nicht in der Lage, den Artikel zu veröffentlichen.

Vertragsschiedsstelle

MfV 213

Betr.: Behandlung nicht erfüllter Verträge am Ende des Planzeitraumes

Das Staatliche Vertragsgericht bei der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik gibt in seiner Grundsätzlichen Feststellung Nr. 175/56" vom 19. 11. 56 folgendes bekannt:

Die Verordnung vom 15. Mai 1956 über die Verteilung, den Bezug und die Lieferung von Materialien (GBl. Sonderdruck Nr. 158) enthält im Gegensatz zu der entsprechenden Anordnung für das Jahr 1956 (GBl. Sonderdruck Nr. 93) keine Bestimmung über die Behandlung nicht erfüllter Verträge am Ende des Planzeitraums.
Im Einvernehmen mit der Staatlichen Plankommission wird festgestellt:

Mit Ablauf des Planjahres erlöschen die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Vertragspartner mit Ausnahme derjenigen, die sich aus der Verantwortlichkeit für die Nichterfüllung oder nicht gehörige Erfüllung des Vertrages beziehen. Der Vertrag gilt in vollem Umfang weiter, wenn

1. in gesetzlichen Bestimmungen ausdrücklich die Weitergeltung über das Planjahr hinaus bestimmt wird;
2. der Besteller sich in Abnahmeverzug befindet;
3. in gesetzlichen Bestimmungen die Weitergeltung über das Planjahr hinaus zugelassen wird und die Partner die Weitergeltung vereinbart haben;
4. die Partner die Überhangverpflichtung **in den Plan des neuen Planjahres aufgenommen und die Weitergeltung des Vertrages vereinbart haben.**

Sind für das neue Planjahr noch andere Verträge zwischen den Beteiligten abgeschlossen, so ist die Reihenfolge der Erfüllung der Verträge festzulegen.
(Vertragsschiedsstelle Vsch A 328/56 v. 29. 11. 56/31 637)

gez. Thiele
Leiter der Vertragsschiedsstelle

MfV 214

Betr.: Ernennung neuer Mitglieder der Vertragsschiedsstelle des Ministeriums für Verkehrswesen

Das Allgemeine Vertragssystem hat bei der Deutschen Reichsbahn seit seiner Einführung eine beachtliche Entwicklung. Die Einhaltung und Festigung der sozialistischen Gesetzlichkeit bei der Regelung der ökonomischen Beziehungen der Verkehrsträger ist eng verbunden mit der Tätigkeit der Vertragsschiedsstelle des Ministeriums für Verkehrswesen.

Die Arbeit der Vertragsschiedsstelle kann weiter verbessert werden, wenn sich jedes Mitglied für ein bestimmtes Aufgabengebiet spezialisiert. Um das zu ermöglichen, wurde von mir in Abänderung meiner Verfügung vom 17. 11. 1954 (Mbl. 86/54 MfV. 725 S. 870) folgende neue Mitglieder der Vertragsschiedsstelle des Ministeriums für Verkehrswesen ernannt:

Herr Lothar Ehrlich
Herr Günther Ballach
Herr Arnold Nölscher
Herr Herbert Püschel
Herr Gerd Breitenfeld

Der Minister
(Vertragsschiedsstelle Vsch A 329/56 v. 28. 11. 56/31 637)

gez. Kramer

Wer hat?

Das Bw Magdeburg-Rothensee benötigt:

Zum liegenden, zweistufigen Zwickauer Einzylinderkompressor, Modell N 35

1 Kolben mit Kolbenbolzen und Kolbenringen Zylinder 470 und 375 mm.

1 Stück Vierspindelachssenke für Lok
1 Stück Vorwärmer für 74er Lok
Bw Dessau-Hbf/Mv — 67

Ehrentafel

Im Kampf für die Erfüllung des Transportplanes der Deutschen Reichsbahn haben sich durch vorbildliche disziplinierte Arbeit ausgezeichnet:

Andresen	Lokführer	Bw Wismar — Rbd Schwerin — Org 3 Abaa v. 28. 11. 56
Wießner, Heinrich	Lokführer	Bw Görlitz — Rbd Cottbus — Org 3 v. 26. 11. 1956

Ich spreche den hier ausgezeichneten Eisenbahnern meinen Dank und meine Anerkennung für ihre hervorragenden Leistungen aus.
Möge ihr Beispiel alle Eisenbahner zur weiteren Verbesserung der Arbeit anspornen.

gez. Kramer
Minister

Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen. Beiträge bis Dienstag jeder Woche, 12 Uhr, einsenden.
Druck: VEB Graphische Werkstätten Berlin, O 17, Mühlenstraße 73 · (204) Ag 130/56/DDR 7,6 2501

Betriebliche Mitteilungen

der Reichsbahndirektion Berlin

(BM Rbd Bln)

Herausgeber: Verwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes — Abteilung Betriebstechnik

Nr. 2 | Berlin, den 20. Januar 1957 | lfd. Nr. 10—26

Inhaltsverzeichnis

EHRENTAFEL

Vorbildlichen Einsatz sowie besondere Umsicht und Aufmerksamkeit bewiesen bei der Ausübung ihres Dienstes die nachstehend aufgeführten Kollegen des Rbd-Bezirks Berlin.

Hierdurch wurden:

Betriebsunregelmäßigkeiten und Unfälle verhütet bzw in ihrer Auswirkung eingeschränkt von:

Aufsicht Fritz Kühnwitz, Vbf Berlin-Wuhlheide

Zugführer Fritz Blunck, Vbf Seddin

Fahrdienstleiter Kurt Reinhold, Bf Zossen

Allen hier genannten Eisenbahnern spreche ich hiermit meinen Dank und meine Anerkennung aus. Sie werden für ihre besonderen Leistungen mit Geldprämien ausgezeichnet. Möge ihr beispielhaftes Verhalten Ansporn und Vorbild für alle anderen Eisenbahner sein.

Der Präsident
gez. Decker

10. An alle Stellen, die die Betrieblichen Mitteilungen der Rbd Berlin erhalten

Betr.: Änderung der Abkürzung für Betriebliche Mitteilungen

Zur Vermeidung von Verwechslungen mit den Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums für Verkehrswesen, für die die Abkürzung „Mbl" anzuwenden ist, wird für die Betrieblichen Mitteilungen der Rbd Berlin die bisherig gleichlautende Abkürzung „Mbl" in „BM" geändert.

Bei Bezugsangaben auf bekanntgegebene Verfügungen ist ab sofort einheitlich zu setzen:

BM lfd Nr der Verfg/Nr der Ausgabe/Jahrgang

Beispiel: BM 195/23/56.

(B+V II-1a vom 16. 1. 57 — 26112)

gez.: Funke

11. An alle Rbä, Bf, Bw und Wm

Betr.: Notverbindungen bei Zugtrennungen

Im Monat November verursachte eine Zugtrennung im Rbd-Bezirk Berlin eine fast vierstündige Streckensperrung. Es wurde festgestellt, daß die äußerst lange Streckensperrung auf die ungenügende Arbeitsweise sowie Unkenntnis der erforderlichen Maßnahmen bei Zugtrennungen der Dispatcher, Fahrdienstleiter, Lok- und Zugbegleitpersonale zurückzuführen ist.

Um das Lok- und Zugbegleitpersonal probeweise auf ihre Kenntnisse in der Errichtung einer Notkupplung zu überprüfen, wurde am 28. 11. 1956 zwischen den Bahnhöfen Leuenberg und Tiefensee eine Betriebsübung durchgeführt und der N 8346 bei km 38,0 um 16.20 Uhr durch Signal Sh 1 angehalten. Als dem Zugführer die Übungsaufgabe: „Am 15. Wagen ist die Zugstange gerissen" bekanntgegeben wurde, stellte sich heraus, daß alle drei Zugbegleiter, darunter auch der Zugsicherer, im Packwagen Platz genommen hatten (Verstoß gegen FV § 42 (1)). Bei einer wirklich eingetretenen Zugtrennung hätten auch die im § 60 (3) FV vorgeschriebenen Maßnahmen (Anziehen der Handbremsen) nicht eingehalten werden können.

Bei der Lösung der Übungsaufgabe wurden u. a. folgende Mängel festgestellt:

1. Der Lokführer war nicht mit allen der im Abschnitt A des Merkblattes „Notverbindungen bei Zugtrennungen" geforderten Hilfsmittel ausgerüstet.
2. Ein Schlauchzwischenstück war überhaupt nicht vorhanden.
3. Das stationäre Personal kümmerte sich nicht um den Verbleib des Zuges.

Damit in Zukunft bei eintretenden Zugtrennungen sofort die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet werden können, wird angeordnet:

Die Bw führen Sonderunterweisungen der Lokführer und -heizer in den Monaten April und September 1957 durch. Thema: Notverbindungen bei Zugtrennungen.

Über das gleiche Thema führen die Rbä Dienstunterrichte für das Zugbegleitpersonal ggf. in Zusammenarbeit mit den Bw oder Wm in den Monaten März und April 1957 durch.

Als Unterlage ist das Merkblatt „Notverbindungen bei Zugtrennungen" zu verwenden.

Jeder Lokführer, der ja für die ordnungsmäßige Herstellung der Notverbindungen verantwortlich ist, muß im Besitz dieses Merkblattes sein.

Zweckmäßig wäre es, auch die Zugführer, soweit nicht schon erfolgt, mit dem Merkblatt auszurüsten.

Den evtl. Bedarf an Merkblättern melden:

T/ a) die Bw bis zum 15. 2. 57 an die Verw M,
T/ b) die Bf bis zum 15. 2. 57 an die Rbä, Gr Betriebstechnik,
T/ c) die Rbä bis zum 20. 2. 57 an die Verw B+V, Abt. Betriebstechnik.

(Vpr op D — B+V II-3 vom 18. 1. 57 — 21115)

gez.: Grohs

12. An Rbä, Bfe, Wm

Betr.: Beförderung O, Om und Omm in Reise- und Güterzügen

Die DB befördert im Übergang DB—DR beladene O, Om und Omm, die mit Rollenachslagern ausgerüstet sind.

Diese Wagen dürften nach FV §§ 94 (5) und 97 (2) nur in Zügen bis 65 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden. Das Vorhandensein von Rollenachslagern läßt es jedoch zu, daß sie mit Zügen bis zu 75 km/h weiter befördert werden können.

An den Längsträgern sind die Wagen durch die Bezeichnung „Rollenachslager" gekennzeichnet.

Bei den FV §§ 94 (5) und 97 (2) ist ein entsprechender Hinweis anzubringen.

(MfV, B+V II-1a Bavf (6 A) 142/56)

(Erg zu FV Nr 28)

gez.: Seidel

13. An Rbä und Bfe

Betr.: Bremsprobe der Dampf-Vorortzüge

Auf den Wendebahnhöfen der Dampfzüge im Bereich des Berliner S-Bahnverkehrs ist die vereinfachte Bremsprobe durch den Wagenmeister oder das Zugbegleitpersonal auszuführen, wenn die Lok nur umsetzt und keine Veränderungen am Wagenzug vorgenommen werden.

Die volle Bremsprobe ist auszuführen:

a) Bei einer Wendezeit von über 2 Stunden.
b) Wenn die Züge innerhalb ihres Umlaufs über den Bereich der Berliner S-Bahn hinausfahren, vor Beginn der Fahrt.

Auf die Einhaltung der Bestimmungen der Brevo Teil II, Abschnitt 4, § 17 (tägliche Bremsprüfung) wird besonders hingewiesen. Weiterhin schreibt die DV Schnee unter Maßnahmen bei Frost, Schnee, Nebel oder Rauhreif vor, daß die volle Bremsprobe vor Abfahrt zu wiederholen ist, wenn der Zug nicht innerhalb einer Stunde abgefahren ist.

(B+V II-1 Bau vom 16. 1. 57 — 21112)

gez.: Funke

14. An Rbä, Bf, Bw und Ga

Betr.: Verzeichnis der Güterzüge, die nur mit einem Zugbegleiter (Zugführer) zu fahren sind

Das Verzeichnis der Güterzüge mit nur einem Zugbegleiter (Zugführer) am Zugschluß (Mbl Rbd Bln Nr 163 vom 25. 10. 1956) ist ab 12. 1. 1957 wie folgt zu ergänzen:

Strecke

Bln-Schöneweide—Lübbenau—Bln-Schöneweide/Wuhlheide 6938, 6962, 10213.

(B+V IIIa-2-Bzp vom 14. 1. 57 — 26123)

gez.: i. V. Barth

15. An alle Rbä und Bf

Betr.: Bedienen der Schranken

Bei Überprüfungen der Schrankenposten wurde des öfteren festgestellt, daß die bestehenden Vorschriften über das Bedienen der Schranken nicht beachtet werden oder nicht genügend bekannt sind. Falsches Bedienen der Schranken war auch die Ursache mehrerer Bahnbetriebsunfälle und Betriebsunregelmäßigkeiten.
Es ist daher im Interesse der Betriebssicherheit und einer exakten Dienstausübung unbedingt erforderlich, daß sich alle Schrankenwärter intensiv mit den bestehenden Bestimmungen der Dienstvorschrift für den Bahnbewachungsdienst (BewaV, DV 456) vertraut machen.
Der § 7 der BewaV beinhaltet das „Bedienen der Schranken". Hierin heißt es, daß die Schranken vor der Vorüberfahrt jedes Zuges rechtzeitig zu schließen und nach Vorüberfahrt des Zugschlusses wieder zu öffnen sind, wenn sie nicht wegen eines anderen Zuges noch geschlossen bleiben müssen. An einer mehrgleisigen Strecke darf sie der Wärter erst wieder öffnen, nachdem er sich überzeugt hat, daß kein Zug auf einem anderen Gleis kommt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob der Zug auf einem anderen Gleis durch Läutesignal angekündigt ist oder nicht.
Die Schranken müssen stets vollständig geöffnet oder geschlossen werden. Sie sind so zu schließen, daß Menschen und Tiere, Fahrzeuge und andere Gegenstände nicht zwischen den Schrankenbäumen eingeschlossen werden. Das begonnene Schließen der Schranken darf ohne zwingenden Grund nicht unterbrochen werden. Auch auf Drängen von Fahrzeuglenkern und anderen wartenden Personen dürfen bereits geschlossene Schranken weder nochmals geöffnet noch angehoben werden.
Es wird allen Schrankenwärtern zur Pflicht gemacht, diese Bestimmungen gewissenhaft zu befolgen. Nur eine exakte und disziplinierte Dienstausübung bietet die Gewähr eines sicheren Eisenbahnbetriebes auf Wegübergängen.

(B+V II-3 vom 17. 1. 57 — 21115)

gez.: Funke

16. An Rbä, Bfe, Bw

Betr.: SB — Signal Ve 5 — Ersatzsignal

Die Rbd Cottbus bat um folgende Entscheidung:
„Wie hat sich der Lokomotivführer zu verhalten, wenn das Signal Ve 5 erlischt, bevor die Zugspitze am Signal vorbeigefahren ist."
Der Fahrdienstausschuß hat sich in seiner 9. Beratung mit dieser Frage befaßt und laut Niederschrift folgendes empfohlen:

„3. An einem einmal gegebenen Ersatzsignal darf vorbeigefahren werden, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges das Ersatzsignal erreicht hat."

Die Fälle, daß bei Fahrten auf Ersatzsignal schwere bzw. in Steigungen und Krümmungen haltende Züge auf das erstmalige Aufleuchten des Ersatzsignals nicht schnell genug anfahren können, sind nicht selten. Es treten deshalb bei den Lokomotivführern immer wieder Zweifel auf, ob der angefahrene Zug bei Erlöschen des Ve 5 sofort wieder zu halten und das erneute Aufleuchten abzuwarten hat, oder ob er auf das erstmalige Aufleuchten des Ve 5 vorbeifahren darf, auch wenn das Signal inzwischen wieder erloschen ist."
Wir haben im Einvernehmen mit der HAS entschieden:
Bereits vor der 9. Beratung des Fahrdienstausschusses wurde die Angelegenheit erörtert. Das Ersatzsignal ersetzt den Befehl Ab. Wurde das Signal einmal gegeben, so kann es nicht als zurückgenommen gelten, wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist. Bei Gefahr ist der Zug besonders zu unterrichten, am Signal stehenzubleiben, ggf. sind Haltsignale zu geben.

(MfV, B+V II-1 Baos vom 13. 12. 56)

gez.: Schartmann

17. An Rbä, Bfe, Bw, Sm, Sfm

Betr.: Aufstellung der Schachbrettafel, Kennzeichen K 2

Nach den derzeitigen AB 16 und 233 zur ESO und nach § 3 (5) der Grundsätze für die Anordnung von Hauptsignalen werden die für durchgehende Hauptgleise geltenden Hauptsignale, die nicht unmittelbar rechts neben oder nicht in der Mitte über dem Gleis stehen, durch Schachbrettafeln (Kennzeichen K 2) gekennzeichnet.
Die übrigen Hauptsignale, die nicht rechts vom Gleis oder nicht in der Mitte über dem Gleis stehen, werden z. Z. in der Natur nicht besonders gekennzeichnet. Sie sind nur im AzFV Teil I Abschnitt A Spalte 12 aufgeführt. Zur Vereinheitlichung betriebstechnischer Regeln sind ab sofort auch bei diesen Signalen Schachbrettafeln nach ESO AB 234 aufzustellen. Die Arbeiten sind als besondere Leistungen des Fachgebiets Sicherungswesen abzurechnen.
Bei AB 16 und 233 zur ESO und bei § 3 (5) der Grundsätze für die Anordnung von Hauptsignalen ist auf diese Verfügung hinzuweisen. Das SB wird mit der Neuherausgabe berichtigt. Die Änderung der Grundsätze wird durch besondere Verfügung bekanntgegeben.
Die Hv SF und M sowie die HAS haben mitgewirkt.

(MfV, B+V II-1 Baos 84 vom 12. 12. 56)

gez.: Semper

18. An Rbä und Bfe

Betr.: Prüfung der Sicherungsanlagen nach § 27 (1) der DV 412

Das MfV weist mit Vfg SF I — 1 Ssu 25 vom 17. 12. 1956 darauf hin, daß mit Einführung der neuen Struktur der Dienststellen die Zuständigkeiten der Aufsichtsstellen im Sicherungswesen geändert wurden.
Die Aufgaben des Amtsvorstandes nach § 27 der DV 412 sind auf den Abteilungsleiter Sicherungswesen der Rbd übergegangen, der im allgemeinen für die Prüfung seine Bing einsetzt.
Bei den Prüfungen muß der Dienstvorsteher des Bahnhofs anwesend sein, der den Prüfenden über aufgetretene Mängel, notwendige Ergänzungen oder Verbesserungen unterrichtet. Der Dvst hat weiter zu veranlassen, daß festgestellte Mängel beim Führen der Störungsbücher, bei den Aushängen, Dienstvorschriften usw. ohne Verzögerung beseitigt werden.

(B+V II-1 Baü vom 17. 1. 57 — 21112)

gez.: Funke

19. An Rbä, Bfe, Bw, Bm, Sm, Sfm, Fm und alle übrigen Stellen, die die La erhalten

Betr.: Altpapiererfassung; hier: Abgabe ungültiger La

Bisher wurde die La (Teile A, B, C) nach Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer nicht der Altpapiererfassung zugeführt. Sie blieb zu einem großen Teil in den Händen der Benutzer. Da es sich — besonders bei der La Teil B — um sehr große Papiermengen handelt, die der Altstofferfassung verlorengehen, wird folgendes angeordnet:

1. Die Bahnbetriebswerke und Zugbegleiterbahnhöfe sorgen dafür, daß die ungültigen La von den Benutzern wieder zurückgegeben werden. Sie sind laufend der allgemeinen Altstofferfassung zuzuführen.
2. Sinngemäß verfahren die Stellen, die die La nicht an die Zugpersonale ausliefern. Deren ungültige La sind ebenfalls zu sammeln und der Altstofferfassung zuzuführen.

Das Verfahren ist ohne besonderen organisatorischen Aufwand durchzuführen. Es muß gewährleistet sein, daß alle Beteiligten ständig im Besitze einer gültigen La sind.

(B+V-II-1a Bzl vom 10. 1. 57 — 26112)

gez.: Funke

[illegible]

[illegible] für Befehlsstäbe

[illegible] separaturausfall von Befehlsstäben [illegible] Ursache hierfür ist vielfach [illegible] Aufbewahrung der Befehlsstäbe zu [illegible] Verwaltung SFW der Rbd Berlin hat daher eine [illegible] richtung entwickelt, die vom SFW Berlin hergestellt wird.

Die Aufhängevorrichtungen können beim DHL Berlin abgefordert werden.

Der Preis beträgt ab Lager SFW / Bln pro Stück 8,10 DM.

(B+V II-1a vom 17. 1. 57 — 2[illegible]112)

gez.: Funke

21. An Rbä und Bfe

Betr.: Wagenaufenthaltszeiten — besondere Bezettlung der Leerwagen in den Zusatzanlagen mit „Z"

Trotz wiederholter Hinweise wird es durch die Zugbegleitpersonale immer wieder unterlassen, die Leerwagen, welche aus den Zusatzanlagen kommen und dort bereits mit einem „Z" bezettelt worden sind, auf Wagenzettel entsprechend kenntlich zu machen. Es wird hierzu nochmals auf die Einhaltung des § 3 im Anhang IV zur VBL hingewiesen, der besagt:

„Um an Sammelbahnhöfen die leeren Wagen der Zusatzanlagen im Ausgang genau feststellen zu können, müssen diese Wagen schon in der Zusatzanlage besonders bezettelt werden. Die Leerwagenzettel erhalten deshalb in der rechten oberen Hälfte ein etwa 4 cm großes „Z" (Druck oder Stempel). Bei jedem so bezettelten Leerwagen ist auch der im Wagenzettel angegebene Abgangsbahnhof zusammen mit dem Buchstaben „Z" in die Spalte „Verladebahnhof" des Wagenzettels einzutragen."

Zur Erreichung einer einwandfreien Ermittlung der Wagenaufenthaltszeiten müssen die Bestimmungen des Anhang IV der VBL eingehalten werden.

Das Bpersonal der Zugbegleiterheimatbfe sorgen dafür, daß das Zub in den obersten Dienstunterrichten auf diese Verstöße hingewiesen und entsprechend unterrichtet wird.

Die Rbä überwachen diese Maßnahme.

(B+V-II-5 vom 19. 1. 57 — 2[illegible]118)

gez.: Funke

22. An Rbä, Bf, Bw, Bww, Bro, Sm, Sfm, Fm, SfW, Hbm, Hrro, Obw

Betr.: Erklärung der Strecke Karow—Basdorf—Oranienburg zur Nebenbahn

Der Streckenabschnitt Karow—Basdorf—Oranienburg wird mit Wirkung vom 1. Februar 1957 zur Nebenbahn erklärt. Als zulässige Höchstgeschwindigkeit werden für den Abschnitt Karow—Basdorf 50 km/h (auch für Triebwagen) und für den Abschnitt Basdorf—Oranienburg 40 km/h (für Triebwagen 50 km/h) festgesetzt.

Streckenkarten und sonstige Verzeichnisse sind entsprechend zu berichtigen.

Der Präsident

(B+V II-1 Baob vom 12. 1. 57)

gez.: Decker

23. An alle Stellen, die mit der GWV I ausgerüstet sind

Betr.: Nachtrag VI zu den GWV I

Der Nachtrag VI zu den GWV I, gültig ab 1. 12. 1956, ist verteilt worden. Der Eingang ist zu überwachen. Die Vorschriften sind sofort zu berichtigen.

Eine Berichtigung der GWV I ist bereits mit Vfg vom 21. 12. 55 — MfV 303 — (Sonderausgabe der Verfügungen und Mitteilungen des MfV) herausgegeben worden. Diese Berichtigung ist im Nachtrag VI nochmals enthalten.

(B+V Bktr 5 Vw vom 14. 1. 57 — 21114)

gez.: Ewert

24. An Rbä, Bfe und Bw

Betr.: Außerbetriebnahme der Abzw Golm mit Einfahr- und Vorsignalen

Am Montag, dem 14. 1. 1957, wurde die Abzweigstelle Golm in km 62,555 der Strecke Jüterbog—Wildpark—Nauen zwischen den Bahnhöfen Wildpark und Bornim-Grube bis auf Widerruf stillgelegt. Mit dem gleichen Zeitpunkt wurden die Einfahrsignale B in km 62,360, Vorsignal Vb in km 61,660, Einfahrsignal D in km 62,7 und Vorsignal Vd in km 63,4 außer Betrieb genommen. Der Zugbetrieb wird fahrdienstlich zwischen den Zugmeldestellen Wildpark—Bornim-Grube durchgeführt. Für Personenzüge bleibt Golm weiterhin Haltepunkt. K 9 ist von beiden Seiten aufgestellt. Die beteiligten Beschäftigten sind zu unterrichten.

(Rba Berlin 4, B+V II, vom 8. 1. 57)

gez.: Eschner

25. An Rbä, Zugbegleiterheimatbfe und Bw

Betr.: Umbenennung des Stellwerks W 20 auf dem Bf Berlin-Schöneweide

Durch die Inbetriebnahme des Zentralstellwerkes Grünauer Kreuz ist das bisherige Stellwerk W 20 des Bfs Berlin-Schöneweide am Dampfbetrieb nicht mehr beteiligt. Es ist jetzt nur noch Blockstelle auf der S-Bahnstrecke Ostkreuz—Königs Wusterhausen zwischen den S-Bahnhöfen Berlin-Adlershof und Berlin-Grünau. Die Stellwerksbezeichnung „W 20" ist daher in „Blockstelle Adlergestell" geändert worden.

Die telegrafische Abkürzung lautet: „Ags".

(B+V II-1a vom 16. 1. 57 — 26112)

gez.: Funke

26. An Rba Pasewalk, Bf Warnitz, sowie die beteiligten Zugbildungsbahnhöfe und Bahnbetriebswerke

Betr.: Inbetriebnahme von Ausfahrvorsignalen auf dem Bf Warnitz

Am 16. 1. 1957 werden auf dem Bahnhof Warnitz (Strecke Angermünde—Pasewalk) folgende Ausfahrvorsignale in Betrieb genommen:

Ausfahrvorsignal Vd Richtung Angermünde—Pasewalk, Standort km 91,127 vor Einfahrsignal A,

Ausfahrvorsignal Vc Richtung Pasewalk—Angermünde, Standort km 92,513 vor Einfahrsignal F.

Die beteiligten Beschäftigten sind zu verständigen.

(Rbd Gwd B+V-II-1 Baos 73 vom 7. 1. 57/315)

gez.: Stein

Druck: VEB Berliner Druckhaus, Berlin NO55, Prenzlauer Allee 58 832 BmG 056/57 1,6

Vor und nach allen unter 20 b) und c) aufgeführten Wagen muss ein grosserer Abstand als bei anderen bleiben.

(23) Bei ungunstigem Wind ist das Abstossen je nach den ortlichen Verhaltnissen mit besonderer Vorsicht auszufuhren oder ganz zu unterlassen.

(24) Wenn die Direktion nicht ausdrucklich Ausnahmen zulässt, ist es verboten, wahrend der Fahrt abzukuppeln, mit der Lokomotive oder dem vorderen Zugteil vorzufahren und zwischen diesen und dem nachfahrenden hinteren Teil eine Weiche umzustellen.

- - - - - - - -

Wagen, in denen sich Leute befinden (s. aber a)).

Wagen, die mit Pferden beladen sind.

Wagen, die noch nicht fertig beladen oder entladen sind.

Wagen mit verschobener Ladung,

kurz gekuppelte Doppelwagen für Leug.

c) Fahrzeuge, die nur abgestossen werden oder ablaufen dürfen, wenn sie mit Handbremse angehalten werden können oder mit zwei Hemmschuhen aufgefangen werden (§ 85 (8)):

Wagen, die mit Vieh oder Fahrzeugen beladen sind, Schiemelwagen, die durch die Steifkupplung oder durch die Ladung selbst verbunden sind,

Wagen, die die Anschrift "Vorsichtig rangieren" tragen (z.B. Wagen mit zerbrechlichen Gegenständen, gefüllte Säurewagen, gefüllte und leere Topfwagen, Gaswagen),

Milchwagen, Gewichtswagen,

unbesetzte Personen-, Post- und Gepackwagen mit Drehgestellen,

Speise- und Schlafwagen.

Wenn auf die Wagen zu b) und c) andere Wagen ohne bediente Handbremse zum abgestossen werden oder ablaufen, sind sie mit zwei Hemmschuhen aufzufangen, bis die Sicherung der Vorsichtswagen gegen das Zulaufen durch einen Wagen mit Handbremse, die fest angezogen ist, gewährleistet ist.

(21) Wagen, die durch die Ladung oder beladen durch einen Zwischenwagen verbunden sind, Tiefladewagen und Kranwagen dürfen,

wenn sie mit dem Zeichen * * besetzt sind, keinen Ablaufberg befahren,

wenn sie mit dem Zeichen + + besetzt oder beschriftet sind, einen Ablaufberg mit einem Ausrundungshalbmesser unter 300 m befahren. Diese sind in das Bahnhofsbuch aufzunehmen.

(22) Beim Ablaufen und Abstossen dürfen sich die Wagen nur in solchen Abständen folgen, dass die Weichen rechtzeitig umgestellt werden können und die Wagen das Grenzzeichen heben, bevor nachfolgende Wagen auf dem benachbarten Gleise eintreffen.

Wagen nicht vor beladen laufen; die leeren Wagen müssen dann für sich abgelassen werden.

(19) Nur mit Genehmigung des Betriebsamtes darf abgestossen werden oder durfen Wagen ablaufen;

in Gleise, die in der Fahrrichtung mehr als 1,400 (2,5 o/oo) fallen,
in Stumpfgleise mit weniger als 100 m Länge,

in Werkgleise,

in Gleise, die auf Drehscheiben, Schiebebühnen Gleisbrückenwaagen mit Gleisunterbrechung in oder gegen Gebäude oder gegen Abschlusstore führen.

Die Gleise, in die Wagen nicht abgestossen werden oder nicht ablaufen dürfen, sind im Bahnhofsbuch aufzuführen.

(2o) Beim Rangieren mit besonderer Vorsicht (1o) müssen die Fahrzeuge vor der Gefahr des Zusammenpralls mit dem anderen Fahrzeugen behütet werden.

Die Fahrzeuge müssen vor dem Herauffahren angehalten und dürfen erst dann beigedrückt werden.

Es sind zu unterscheiden:

a) Fahrzeuge, für die das Abstossen und Ablaufen überhaupt verboten ist auf die auch andere Fahrzeuge weder abgestossen werden noch ablaufen dürfen:

Wagen die mit Reisenden besetzt sind. Ausgenommen sind die in § 44 (2) 2 Genannten, die nach b) behandelt werden,

Wagen mit gelber Flagge (Signal Fs2).
Wagen mit Pulverflagge (Signal FZ 3).
Wagen ohne Drehschemel mit Ladung aus langen Schienen oder Betonrundeisen, die auf zwei oder mehr Wagen aufliegt.

Kranwagen,
Triebwagen und Anhängewagen,
Kalte Lokomotiven,
Schwerfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 5o t und mehr.

b) Fahrzeuge, die nur abgestossen werden oder ablaufen dürfen, wenn sie mit Handbremse angehalten werden können:

(13) Fremde Leute dürfen Rangieren von Wagen nur mit Zustimmung des Rangierleiters und nur dann zugelassen werden, wenn es unumlänglich notwendig ist. Der Rangierleiter hat sie über die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften zu belehren.

(14) Zugtiere müssen von einem Führer geleitet werden, der nicht zugleich als Rangierleiter oder Rangierer tätig sein darf.

Strassenkraftfahrzeuge dürfen zum Rangieren nicht verwendet werden. In Sonderfällen kann bei bahneigenen Kraftwagen die Direktion Ausnahmen zulassen, wenn sie dafür besondere Verhaltungsmassregeln angeordnet hat.

C. Bewegen durch Lokomotiven und Ablaufen

(15) Dampflokomotiven müssen bei Rangierbewegungen mit einem Führer und einem Heizer, elektrische Lokomotiven mit einem Führer und einem Beimann besetzt sein.

Bei Rangierbewegungen einfachster Art kann die Aufsichtsbehörde die Besetzung der Lokomotive mit nur einem Mann zulassen, Kleinlokomotiven können einmännig besetzt sein.

Bei kürzeren Bewegungen kann mit der Handhabung der Bremse vertrauter Mann den Heizer (Beimann) ersetzen.

(16) Befinden sich Ladungen von leicht feuerfangenden Gegenständen, wie Heu, Stroh und dgl. unmittelbar vor oder hinter der Lokomotive, so hat der Rangierleiter dem Lokomotivführer darauf aufmerksam zu machen.
Dieser hat dann das Feuer mit besonderer Vorsicht zu behandeln.

(17) Es ist verboten, Wagen abzustossen oder ablaufen zu lassen.

in Gleise, die in Hauptgleise münden, oder sie kreuzen, wenn auf diesem Zuge erwartet werden und die Hauptgleise nicht durch abweisende Weichen oder in einer vom Betriebsamt angeordneten Weise gesichert sind.

in Gelise, wo Wagen stehen, an denen gearbeitet wird, wenn nicht das Betriebsamt besondere Sicherungsmassnahmen getroffen hat.

(18) Sollen abzustossende oder vom Ablaufberg abzulassende Wagengruppen mit Hemmschuhen aufgehalten werden, so dürfen

[illegible]übergänge, die ausschliesslich dem Verkehr innerhalb der [illegible]höfe dienen, regelt das Betriebsamt durch das Bahnhofsbuch.

[illegible] Betriebsamt kann anordnen, dass bei geschobenen Wagengruppen in besonderen Fällen ein Bediensteter auf dem vordersten Wagen Platz zu nehmen oder ihm vorauszugehen und mit einer Handglocke zu läuten hat (§ 58 (5)).

Öffentliche Wege dürfen nicht zu lange gesperrt werden. Wo längere Zeit über öffentliche Wege rangiert werden muss, sind sie für den Strassenverkehr in angemessenen Pausen frei zu machen.

(7) Wagen mit Gleisunterbrechung dürfen, wenn es überhaupt zugelassen ist, von Lokomotigen nur langsam befahren werden,

(8) Wenn der Rangierleiter die Bewegung einer geschobenen Wagengruppe nicht vollständig übersehen kann, muss sich vor oder auf dem ersten der geschobenen Wagen ein Mann befinden, der auf die Fahrbahn achtet und dem Rangierleiter durch Zuruf oder Signale verständigt. Dies gilt auch beim Schieben ganzer Züge.

(9) Auf Betriebsstellen, die auch nur teilweise in Gefälle von mehr als 1:4oo (2,5 %o) liegen oder an die sich ein solches anschliesst, sind die Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen. Diese Betriebsstellen sind im AzFV angegeben. Im Bahnhofsbuch der Betriebsstellen ist darauf hinzuweisen.

(1o) Besonders vorsichtig zu bewegen und vor jeden Anprall zu behüten sind alle Wagen, in denen sich Leute befinden oder an denen Leute beschäftigt sind, ferner Wagen, die mit Pferden, Vieh, Fahrzeuge, leicht zerbrechlichen Gegenständen beladen sind, sowie die anderen in (2) a) bis c) im einzelnen aufgeführten Wagen.

(11) Schlaf- und Speisewagen, Gepäckwagen mit Küche, Bahnpostwagen, Postbeiwagen und Gefangenenwagen u. in denen sich Leute aufhalten, werden während eines Stillagers durch die gelbe Flagge an beiden Längsseiten gekennzeichnet. Schlaf- und Speisewagen, Gepäckwagen mit Küche, Bahnpostwagen und Gefangenenwagen sind ausserdem bei Dunkelheit im Innern zu beleuchten (SB).

B. Bewegen durch Menschen, Tiere und Strassenkraftfahrzeuge

(12) Wagen dürfen gleichzeitig nur in solcher Zahl und nur mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, dass sie durch Menschenkraft, durch die Wagenbremsen oder andere Bremsmittel in der Gewalt behalten werden.

Alle Bewegungen sind so vorsichtig auszuführen, dass Verletzungen von Personen und Beschädigungen der Fahrzeuge, Ladungen, Prellbocke, Rampen usw. vermieden werden. Die Geschwindigkeit darf im allgemeinen 25 km/h nicht übersteigen.

(2) Bevor Fahrzeuge in Gang gesetzt werden, müssen die Bremsen gelöst, Hemmschuhe und Vorrichtungen zum Feststellen beseitigt, die Bremshaustüren geschlossen, seitwärts aufschlagende Wagentüren und Klappen geschlossen und herunterklappbare Stirn- und Seitenwände von Güterwagen hochgestellt und durch ihre Feststellvorrichtungen gesichert, aufgelegte Wagendecken befestigt, an leeren Holzwagen die Drehschemelrungen hochgestellt, gesichert und durch die Spannketten verbunden sein. Leute, die sich zur Be- und Entladung in dem X Wagen befinden, sind zum Aussteigen zu veranlassen, müssen die Türen durch die Verschlussüberwürfe ordnungsgemass festgestellt sein und die Mitfahrenden gewarnt werden.

(3) Die beim Rangieren Beteiligten oder an den Rangiergleisen sonst Beschäftigten müssen von der beabsichtigten Bewegung verständigt werden. An den Ladegleisen und Rampen sind Fuhrwerke, Ladebrücken und dgl. vorher zurückzuziehen und andere in die Umgrenzung des lichten Raums hineinragende Einrichtungen (Krane und dgl.) einzuziehen und festzulegen.

(4) Bei jeder Rangierbewegung ist festzustellen, dass die Rangierwege frei, die Weichen, Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen und die sonstigen rangiertechnischen Einrichtungen, wie Gleisbremsen, Antriebe und dgl. richtig gestellt sind und dass bei zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grenzzeichen hinaussteht. Es ist darauf zu achten, dass kein Wagen unbeabsichtigt über das Grenzzeichen der Weiche am anderen Ende des Gleises gelangt.
Vor Einfahrt einer elektrischen Rangierlokomotive in Gleise mit Fahrleitung muss der Rangierleiter feststellen, ob die Fahrleitung eingeschaltet ist.

(5) Für den Lokomotivführer und den Heizer (Beimann) gelten die Bestimmungen in § 51.

(6) Vor dem Befahren von Wegübergängen sind die Schranken zu schliessen.

Sind keine Schraken vorhanden ist wiederholt das Achtungssignal mit der Pfeife zu geben.

Die Sicherung

Verkehrsreicher oder unübersichtlicher, unbeschrankter Wegübergänge und

auf elektrischen Lokomotiven und Triebwagen ein unbe-
setzter Führerraum vorhanden, so haben die Mitfahrenden, so-
weit es mit ihrer Aufgabe vereinbar ist, in diesem Platz zu
nehmen.

§ 74

Arbeitszüge

(1) Arbeitszüge werden vom Betriebsamt angeordnet und einge-
legt. Sie werden in der Regel als Sperrfahrten (§ 31)
abgelassen.
Bei Arbeitszügen, die ausnahmsweise von dem Bahnhof, auf dem
sie gebildet werden, über andere Bahnhöfe nach der Arbeitsstelle
verkehren, ist die Fahrt zwischen den Bahnhöfen keine Sperr-
fahrt.

(2) Auf Strecken mit schwachem Verkehr können die Aufgaben des
Zugführers dem Vorsteher einer Bahnmeisterei (Fahrleitungs-
meisterei) oder einem anderen zum Zugführerdienst berechtigten
Betriebsbeamten übertragen werden. Dieser Beamte steht dann
auch zu den Bahnhöfen im Verhältnis eines Zugführers.

(3) Arbeitszüge dürfen beim Halten auf freier Strecke nicht
getrennt werden, Ausnahmen kann das Betriebsamt auf Strecken
mit einer Neigung 1:100 (10 ‰) genehmigen, es schreibt zu-
gleich die Sicherheitsmassnahmen vor.
Die Sicherheitsmassnahmen sind in der Betra oder der Fahr-
plananordnung vorzuschreiben, es kommen in Frage: Lokomotive
auf Talseite, Verbot gleichzeitigen Bewegens getrennter Zug-
teile oder Festsetzung eines Mindestabstandes, ausreichende
Bremshundertstel in jedem Zugteil usw., s. auch § 75.

(4) Auf zweigleisigen Strecken darf nur auf der gleisfreien
Seite ein- und ausgestiegen, auf den inneren Gleisen mehr-
gleisiger Strecken muss vor dem Aussteigen ein Sicherheits-
posten aufgestellt werden. Auf der freien Strecke dürfen die
Wagentüren nach einem Nachbargleis zur Ent- und Beladung nur
geöffnet werden, wenn es für den Zugverkehr gesperrt ist
(§ 30). Auf Bahnhöfen und auf den inneren Gleisen mehrgleisiger
Strecken nur, wenn der Betrieb auf dem Nachbargleis dadurch
nicht gefährdet wird, nötigenfalls ist auch dieses Gleis zu
sperren.
(5) Den Arbeitszügen ist in der Regel ein Wagen zum Aufenthalt
der Arbeiter während der Fahrt mitzugeben.
(6) Arbeitszüge dürfen höchstens mit 50 km/h fahren (Sperr-
fahrten s.§31 (16)).

§ 84

Bewegen der Fahrzeuge

A. Allgemeines

Das Einstellen des Rückmeldens auf Strecken mit Streckenblockung nach Wiedereinführung des zweigleisigen Betriebs gilt in jedem Fall (13) 2.

(16) Auf den Zugfolgestellen wird das Zugmeldebuch für eingleisige Strecken geführt (Anlage 9).

(17) Für Züge, die das Gleis in der gewöhnlichen Richtung befahren, werden die Signale und der Streckenblock wie gewöhnlich bedient. Für Züge, die das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren, werden die Ausfahr-, Block- und Einfahrsignale bedient, wenn sie für den zeitweise eingleisigen Betrieb für gültig erklärt sind (14). Der Streckenblock wird nur bedient, wenn er hierfür besonders eingerichtet ist. Die Züge beider Fahrrichtungen dürfen dann im Abstand der Zugfolgestellen verkehren.

§ 41

Mitfahren auf der Lokomotive und im Führerraum des Triebwagens

(1) Ohne Berechtigungskarte oder besonderen Ausweis darf niemand auf der Lokomotive (auch Kleinlokomotive e) oder in abgeteilten Führerräumen eines Triebwagens mitfahren.

Zur Mitfahrt sind weiter berechtigt:

a) Die Zugmannschaft, die auf schriftliche Anweisung des Bahnhofvorstehers mit einer leerfahrenden Lokomotive zur Übernahme eines Zuges fährt oder zur Rückfahrt ausser Dienst keine andere geeignete Fahrgelegenheit hat.

b) Der Zugführer bei Begleitung eines Zuges, in dem sich für ihn kein geeigneter Platz befindet.

c) Lokomotivführer mit einer schriftlichen Weisung ihres Vorgesetzten zur Erwerbung der Streckenkenntnis.

d) die Rangiermannschaft, soweit sie nicht auf anderen Fahrzeugen an geeigneter Stelle Platz nehmen kann.

e) der Vorsteher des Bahnhofs, sein Vertreter, die Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten innerhalb ihres Dienstbezirks.

(2) Der Lokomotivführer hat von den Mitfahrenden einen Ausweis zu fordern, wenn er sie nicht bestimmt als berechtigt kennt.

(3) Auf Dampflokomotiven und im besetzten Führerraum elektrischer Lokomotiven sind nur zwei Mitfahrer erlaubt. In aussergewöhnlichen Fällen und auf leerfahrenden Lokomotiven darf diese Zahl überschritten werden. Die Verantwortung trägt der anordnende Beamte.

Auf elektrisch betriebenen Strecken sind auch die beteiligten Bahnunterwerke zu verständigen.

(11) Züge, die das falsche Gleis befahren, haben das Falschbefahrsignal zu führen.
Das Falschfahrtsignal ist in der Regel auf dem Bahnhof zu beseitigen, wo der Zug vom falschen auf das richtige Gleis übergeleitet wird. Bei Zügen, die diesen Bahnhof planmässig durchfahren, ist es während des Haltens am Standort des Einfahrsignals abzunehmen.

(12) Für die Fahrt auf falschem Gleis hat die annehmdene Zugmeldestelle sofort nach der Annahme des Zugs an der Taste des Fahrstrassenfestlegefeldes der Ausfahrten eine Hilfssperre anzubringen.
Wo kein Fahrstrasssenfestlegefeld vorhanden ist, bringt sie Hilfssperren an den Hebeln der Ausfahrsignale (Bocksignale) an. Die Hilfsspeeren sind nach Abgabe der Rückmeldung zu entfernen.
Wegen der Warnschilder für das Rückmelden s. § 14 (1o).

(13) Nach Beendigung der Störung hat die Stelle, die Züge auf dem falschen Gleis abgelassen hat, die Wiederaufnahme des Regelbetriebs anzuordnen.

Wo Streckenblockung vorhanden, unterbleibt nach Wiederaufnahme des Regelbetriebs das Rückmelden für das einzelne Gleis erst dann wieder, wenn ein Zug dieses Gleis mit ordnungsmässiger Blockbedienung zwischen den beteiligten Blockentstellen befahren hat.

B. Zeitweise eingleisiger Betrieb

(14) Bei zeitweise eingleisigem Betrieb ist in der Betriebsanweisung anzuordnen, welche Zugmeldestelle die Reihenfolge der Züge bestimmt und inwieweit die zum gesperrten Gleis gehörigen Signale für den eingleisigen Betrieb gültig sind.

Die Sicherungsanlagen sind den Forderungen des eingleisigen Betriebs anzupassen.

(15) Wenn die Direktion bei zeitweise eingleisigen Betrieb anordnet, dass das Rückmelden unterbleibt (2), ist bei seiner Einführung jedoch solange zurückzumelden, bis in jeder Richtung ein Zug das Gleis mit ordnungsgemässiger Signal- und Blockbedienung befahren hat.
Bei Wiedereinführung des zweigleisigen Betriebs ist erneut zurückzumelden.

Auf elektrisch betriebenen Strecken sind auch die beteiligten Bahnunterwerke zu verständigen.

(11) Züge, die das falsche Gleis befahren, haben das Falschbefahrsignal zu führen.
Das Falschfahrtsignal ist in der Regel auf dem Bahnhof zu beseitigen, wo der Zug vom falschen auf das richtige Gleis übergeleitet wird. Bei Zügen, die diesen Bahnhof planmässig durchfahren, ist es während des Haltens am Standort des Einfahrsignals abzunehmen.

(12) Für die Fahrt auf falschem Gleis hat die annehmdene Zugmeldestelle sofort nach der Annahme des Zugs an der Taste des Fahrstrassenfestlegefeldes der Ausfahrten eine Hilfssperre anzubringen.
Wo kein Fahrstrasssenfestlegefeld vorhanden ist, bringt sie Hilfssperren an den Hebeln der Ausfahrsignale (Bocksignale) an. Die Hilfsspeeren sind nach Abgabe der Rückmeldung zu entfernen.
Wegen der Warnschilder für das Rückmelden s. § 14 (1o).

(13) Nach Beendigung der Störung hat die Stelle, die Züge auf dem falschen Gleis abgelassen hat, die Wiederaufnahme des Regelbetriebs anzuordnen.

Wo Streckenblockung vorhanden, unterbleibt nach Wiederaufnahme des Regelbetriebs das Rückmelden für das einzelne Gleis erst dann wieder, wenn ein Zug dieses Gleis mit ordnungsmässiger Blockbedienung zwischen den beteiligten Blockentstellen befahren hat.

B. Zeitweise eingleisiger Betrieb

(14) Bei zeitweise eingleisigem Betrieb ist in der Betriebsanweisung anzuordnen, welche Zugmeldestelle die Reihenfolge der Züge bestimmt und inwieweit die zum gesperrten Gleis gehörigen Signale für den eingleisigen Betrieb gültig sind.

Die Sicherungsanlagen sind den Forderungen des eingleisigen Betriebs anzupassen.

(15) Wenn die Direktion bei zeitweise eingleisigen Betrieb anordnet, dass das Rückmelden unterbleibt (2), ist bei seiner Einführung jedoch solange zurückzumelden, bis in jeder Richtung ein Zug das Gleis mit ordnungsgemässiger Signal- und Blockbedienung befahren hat.
Bei Wiedereinführung des zweigleisigen Betriebs ist erneut zurückzumelden.

chem Gleis. Der Zug muss aber halten

a) am Standort der Signale des Nachbargleises vor Gefahrstellen im befahrenen Gleis,

b) vor anderen Gefahrstellen im befahrenen Gleis, wenn es das Betriebsamt anordnet(9).

c) am standort des Einfahrsignals(6)
Die Signale sind im BefehlBa, die anderen Gefahrpunkte (9) mit den Anordnungen des Betriebsamts im Befehl Be anzugeben.

Den Auftrag zur Weiterfahrt und Einfahrt erteilt der örtliche Fahrdienstleiter durch Befehl Ac. Für zurückkehrende Schiebelokomotiven und zurückkehrende Sperrfahrten s. § 29 (2) und (11), 31 (6) und (7) und 33 (13).

(8) Langsamfahrstrecken müssen dem auf falschem Gleis fahrenden Zug durch Vorsichtsbefehl angekündigt werden, nötigenfalls mit dem Zusatz, dass für die Fahrrichtung des Zuges die Langsamfahrscheibe fehlt.

(9) Das Betriebsamt hat im voraus Anordnungen zu treffen, um Gefahrpunkte im falsch zu befahrenden Gleis zu sichern, wie bewegliche Brücken und Weichen auf freier Strecke, auch Weichen, die vor dem Standort des Einfahrsignals liegen. Ferner sind besondere Anordnungen zu treffen, wenn das Einfahrsignal vom falschen Gleis aus nicht sicher erkannt werden kann. Diese Anordnungen und ausgefüllte Muster für die schriftlichen Befehle B sind in das Bahnhofsbuch aufzunehmen.

Blockstellen und Schrankenwärter sowie, beim Gleiswechsel

(10) Bevor das falsche Gleis befahren wird, sind die beteiligten Blockstellen und Schrankenwärter sowie die beteiligten Bahnhofsbediensteten zu benachrichtigen. Kann ein Schrankenwärter nicht benachrichtigt werden, so ist der erste, das falsche Gleis befahrende Zug durch Vorsichtsbefehl anzuweisen, so langsam zu fahren, dass die Schrankenwärter unterrichtet und die etwa im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Bediensteten gewarnt werden können (s. auch § 24 (15) .

- 16 -

Bei Annahme-verweigerung ist nach § 13 (9) zu verfahren, das Annahmefernschreiben lautet dann also: z.B.:

"Jetzt Zug 12 auf falschem Gleis ja Schulze".

In die Zugmeldebücher werden auf der Seite, die für das falsche befahrene Gleis bestimmt ist, nur die Annahmefernschreiben in der fernschriftlichen Form quer über den Spaltenbau, ferner die Zeit der Annahme und die Zeit des Abmeldens eingetragen, die Zeit der Annahme, von der anbietenden Stelle in Spalte 2, von der annehmenden Stelle in Spalte 6, die Zeit des Abmeldens von der Abfahrtsstelle in Spalte 3 mit dem Zusatz "Abg" (Abgabe), von der Ankunftsstelle in Spalte 8 mit dem Zusatz "Eing" (Eingang). Das Abläuten ist in Spalte "Meldungen und Vermerk" einzutragen.

Die Meldungen sind den dazwischenliegenden Blockstellen bekanntzugeben.

Das in § 13 (8) zugelassene bedingte Anbieten und Annehmen bei Spitzer Kreuzung ist beim Befahren des falschen Gleises nicht zulässig.

(5) Züge, die das falsche Gleis befahren, werden von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle zurückgemeldet in der Form:

"Z (Nummer) hier (Name des Fahrdienstleiters)".

Die Blockstellen zwischen den beiden Zugmeldestellen lesen die Rückmeldung mit oder werden durch Fernspruch benachrichtigt.

Die Rückmeldung wird in der fernschriftlichen Form, wie unter (4) drittletzter Absatz angegeben, auf der für die Züge der Gegenrichtung bestimmten Seite des Zugmeldebuchs quer über den Spaltenbau eingetragen, die Zeit der Rückmeldung von der abgebenden Stelle in Spalte 9 mit dem Zusatz 4 mit dem Zusatz "Eing" (Eingang).

Züge, die das richtige Gleis befahren, werden von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle zurückgemeldet.

Bei der Rückgabe der Annahme ist nach § 13 (10) zu verfahren.

(6) Der Auftrag, das falsche Gleis zu befahren, wird dem Zug durch Befehl Ba erteilt, und zwar nur für die Fahrt bis zum benachbarten Bahnhof.

(7) Die Weisung zur Ausfahrt wird durch Befehl Be erteilt. Er muss auch die Halt zeigenden Hauptsignale angeben, wo der Zug bei der Ausfahrt vorbeifahren darf. Der Abfahrauftrag wird besonders erteilt.

Die Signale der freien Strecke gelten nicht für die Fahrt auf

meldestellen zu verständigen. Die Reihenfolge der Züge bestimmt die zuständige Zugmeldestelle (s. § 3e (4)).

Die Züge, die das Gleis in der gewöhnlichen Richtung befahren, werden wie gewöhnlich angeboten und angenommen.

Die Züge, die das falsche Gleis befahren, werden angeboten durch die Frage:

"Wird Zug (Nummer) auf falschem Gleis angenommen?

(Name des Fahrdienstleiters) "

in fernschriftlicher Abkürzung z.B.:

"Z 12 auf falschem Gleis ag Müller.

Sind vor einem in das falsche Gleis abzulassenden Zug ein oder mehrere Züge der Gegenrichtung gefahren und befinden sich zwischen den Zugmeldestellen Blockstellen, so ist ohne Rücksicht auf die seitdem verflossene Zeit der erste Zug anzubieten in der Form:

"Zug (Nummer des zuletzt angenommenen Gegenzugs) hier. Wird der Zug (Nummer des Zugs) auf falschem Gleis angenommen?

(Name des Fahrdienstleiters)"

in fernschriftlicher Abkürzung z.B.:

"Z. 11 hier Z 12 auf falschem Gleis ag? Müller".
Ein solcher Zug darf nur angenommen werden, wenn das anbietende Fernschreiben in der vorgeschriebenen Form abgefasst ist und die Nummer des zuletzt abgelassenen Gegenzuges enthält.

Die Annahme erfolgt durch die Antwort:

"Zug (Nummer) auf falschem Gleis ja

(Name des Fahrdienstleiters)",

in fernschriftlicher Abkürzung z.B.
"Z 12 auf falschem Gleis ja Schluss".

ahren werden muss (§ 2e (2) , wird unterschieden§

"Befahren des falschen Gleises"

und

"Zeitweise eingleisiger Betrieb".

Das Befahren des falschen Gleises kann angeordnet werden

a) bei plötzlich eintretender Notwendigkeit durch die Zugmeldestellen

b) bei planmässiger Sperrung des einen Gleises für bestimmte Züge an bestimmten Tagen durch das Betriebsamt (Betriebsanweisung).

Die Anordnung, auf einem Streckenabschnitt einer zweigleisigen Bahn "zeitweise eingleisigen Betrieb" einzurichten, ist der Direktion vorbehalten.

(2) Beim Befahren des falschen Gleises und bei zeitweise eingleisigen Betrieb werden die Züge beider Richtungen angeboten, angenommen und zurück gemeldet, bis der xxxx Regelbetrieb wieder aufgenommen ist. Beim Befahren des falschen Gleises werden die Züge ausserdem abgemeldet. Bei zeitweise eingleisigem Betrieb kann die Direktion Anordnungen treffen, dass das Rückmelden unterbleibt, wenn für den eingleisig zu befahrenden Streckenabschnitt Streckenblockung für eingleisige Bahnen mit Ausschluss der Gegenrichtung eingerichtet ist (14).

A. Befahren des falschen Gleises

(3) Züge, die das falsche Gleis befahren, dürfen einander nur im Abstand der Zugmeldestellen folgen. Züge, die xxx das richtige Gleis befahren, xxxx dürfen einander, wie im Regelbetrieb, im Abstand der Zugfolgestellen folgen.
für Züge, die das Gleis in der gewöhnlichen Richtung befahren, werden die Signale und der Streckenblock wie gewöhnlich bedient, für Züge, die das falsche Gleis befahren, werden die Signale und Streckenblock nicht bedient.

(4) Die Zugmeldestelle, die einen oder mehrere Züge auf das falsche Gleis befahren lassen muss, hat sich hierüber mit den beteiligten Zugmeldestellen

von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle oder von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle abgeläutet wird, richtet sich nach den bestehenden Einrichtungen.

(2) Die Läutesignale gibt in der Regel der Fahrdienstleiter selbst. Ein anderer Beamter darf sie nur in seinem Auftrag geben, der Auftrag darf nicht im voraus allgemein erteilt, sondern muss in jedem Fall besonders gegeben werden.

(3) Das Läutesignal ist vor der Abfahrt oder der mutmasslichen Durchfahrt eines Zuges und, wenn es das Betriebsamt nicht anders anordnet, nicht früher als 3 Minuten vorherxgezu geben. (s. aber § 24 (12).

(4) Wo die Züge angebeten und angenommen werden, darf erst abgeläutet werden, wenn der Zug angenommen ist, bei spitzer Kreusung erst dann, wenn der Gegenzug angekommen ist.

(5) Kann ein Zug innerhalb 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abgefahren und ist die Verzögerung der Abfahrt den Schrankenwärtern nicht durch Fernsprecher mitgeteilt, so ist das ~~Läuten~~ durch Abläutesignal durch das Ruhesignal zurückzunehmen. Das Abläutesignal ist zu wiederholen, wenn der Zug abfahren kann, jedoch frühestens 2 Minuten nach dem Ruhesignal.

(6) Wenn Läutesignale nicht gegeben werden können, sind die Schrankenwärter durch Fernsprecher zu benachrichtigen. Ist auch dies nicht möglich, so ist den Zügen Vorsichtsbefehl zu geben.

Kann das Läutesignal nur deshalb nicht gegeben werden, weil der Stromgeber versagt, so ist die folgende Zugmeldestelle zur Abgabe des Signals nach rückwärts aufzufordern.

(7) Die Zeit des Abläutens wird von der läutenden Stelle in das Zugmeldebuch eingetragen.

§ 28

Befahren des falschen Gleises, zeitweise eingleisiger Betrieb

(1) Wenn auf der freien Strecke einer zweigleisigen Bahn eines der beiden Gleise ausnahmsweise gegen die gewöhnliche Fahrrichtung

[illegible] für die verschiedenen Strecken durch senkrechte Striche [illegible]eilt.

[illegible]Betriebsstellen vermerken, wenn eine besondere Zugnummer [illegible]tgesetzt ist, diese umrahmt hinter der Plannumer.
[illegible]er Wärter, der nur Anrufsschranken (nach Bedarf bediente Schranken) bedient, führt keine Merktafel. Er erkundigt sich vor jedem Oeffnen der Schranke bei den Fahrdienstleitern der benachbarten Zugmeldestellen nach dem Zuglauf. Diese teilen ihm mit, ob und wann ein Zug, eine Sperrfahrt oder ein Kleinwagen abgefahren ist oder voraussichtlich abfahren wird, ebenso ob das falsche Gleis befahren oder eine Schiebelokomotive verwendet wird.

(10) Auf allen Bahnhöfen der Hauptbahnen und auf den vom Betriebsamt bestimmten Bahnhöfen der Nebenbahnen wird neben der Merktafel ein Merkkalender nach Anlage 4 geführt, in dem alle den Zuglauf betreffenden Betriebsanordnungen (s. (9)) eingetragen werden. Die dazu zugehörigen Schriftstücke sind in besonderen Mappen nach Tagen, gegebenenfalls auch nach Strecken geordnet, zu sammeln.

Der den Merkkalender führende Beamte schreibt die für den kommenden Tag bestimmten Anordnungen bei durchgehenden Dienst um Mitternacht (0.00 Uhr), bei unterbrochenen Dienst zu Beginn des Frühdienstes an die Merktafel und gibt sie den beteiligten, im Merkkalender genannten Stellen bekannt. Für den laufenden Tag eingehende Anordnungen werden in den Merkkalender eingetragen, an die Merktafel geschrieben und sofort bekanntgegeben.

M-Betriebsstellen vermerken, wenn eine besondere Zugnummer festgesetzt ist, diese umrahmt in Spalte "Bemerkungen".
Die
~~Die~~ abgeschlossenen Merkkalender sind bis zum Ablauf des folgenden ~~Kalenderjahres~~ Kalenderhalbjahres aufzubewahren.

~~§ xxxxxx~~

§ 16

Abgabe der Läutesignale

(1) Auf Strecken mit Läutewerken werden die Züge durch Läutesignale abgeläutet (s. jedoch § 31 (10) .

Aushangfahrpläne

Betriebsstellen, auf denen Züge mit Beförderung von Reisenden planmässig halten, je nach ihrer Verkehrsbedeutung.

(8) Für das Verteilen der Fahrpläne und der sie betreffenden Schriftstücke und Drucksachen führen Direktionen, Aemter und Dienststellen Listen, aus denen die Empfänger und die Anzahl der ihnen zustehenden Abdrucke zu ersehen sind.
Kleinen Dienststellen kann das Amt die Führung besonderer Listen erlassen.

Den Eingang der Bild- und Buchfahrpläne bestätigen die Empfangsstellen der Direktion.

Den Empfang von Fahrplananordnungen zeigen die Aemter der Direktion an und überwachen den rechtzeitigen Eingang bei den Dienststellen. Die Dienststellen zeigen den Eingang dem Amt an. Wenn der Eingang fernschriftlich bekanntgegebener Fahrpläne angezeigt werden soll, bestimmt es die anordnende Stelle im Fernschreiben.

Die Beamten der Dienststellen bestätigen den Empfang durch Namenunterschrift.
(9) Auf den Betriebsstellen werden die angesagten Sonderzüge, der Ausfall von Zügen und Aenderungen des Fahrplanes für den laufenden Tag an Merktafeln bekanntgegeben. Der Vorsteher regelt im voraus die Bekanntgabe, auch an das Bahnbewachungspersonal. Die Beamten haben vor Dienstantritt von diesen Anordnungen Kenntnis zu nehmen.
Die Züge werden in zeitlicher Folge untereinander eingetragen, angesagte Züge im allgemeinen nur mit der Nummer (Plannummer) und auf den Betriebsstellen der Bahnhöfe mit der Ankunft- und Abfahrzeit oder Durchfahrtzeit, auf den Betriebsstellen der freien Strecke mit der Ab- oder Durchfahrtzeit auf dem rückgelegenen Bahnhof. Wo eine wagentechnische Untersuchung angeordnet ist, wird dahinter vermerkt "U". Ausfallende Züge erhalten neben der Zugnummer den Zusatz "fällt aus".
Erledigte Zugfahrten sind nicht auszulöschen, sondern durchzustreichen.

Am unteren Rand der Merktafel werden sonstige betriebliche Hinweise, z.B. angeordnete Vorsichtsbefehle, Gültigkeit von Betriebsanweisungen u.ä. vorgemerkt.
Münden auf einem Bahnhof mehrere Strecken ein, so wird die Merk-

(7) Die Fahrpläne oder Auszüge daraus werden den äusseren Dienststellen soweit zugeteilt, als der Lauf der Züge für sie Bedeutung hat.
Es sollen erhalten:

A. Dienstfahrpläne

a) Bildfahrpläne

die Aemter
die Bahnhöfe
die Bahnmeistereien, Fernmeldemeistereien, die Bahnbetriebswerke und Bahnbetriebswagenwerke
die selbstständigen Güterabfertigungen
die Bahnunterwerke
die Bahnkraftwerke (nach Bedarf).

b) Buchfahrpläne

die Aemter
die Bahnhöfe, zugleich für Zugführer und ausnahmsweise für Bremser, soweit dies bei ungünstigen Streckenverhältnissen die Direktion besonders anordnet
die Bahnmeistereien, Fernmeldemeistereien, Fahrleitungsmeistereien
die Bahnbetriebswerke, zugleich für Lokomitivführer
die Bahnbetriebswagenwerke
die selbstständigen Güter-, Eilgut- und Gepäckabfertigungen
die Bahnunterwerke
die Bahnkraftwerke (nach Bedarf)

c) Streckenfahrpläne

die Abzweig- und Blockstellen
die besetzten Haltepunkte und Anschlussstellen
die Bahn- und Schrankenwärter, auch der Anruftschraken (nach Bedarf bedienten Schraken)
die Führer der Bahnunterhaltungsrotten

d) Fahrpläne für Sonderzüge

die im § 68 (5) genannten Stellen.

Bei gleichwertigen Zügen sind die Anschlüsse massgebend.

(5) U e b e r g a b e z ü g e dürfen nur von einem Bahnhof zum benachbarten Bahnhof oder dazwischenliegenden Werkstätten gewerblichen Anlagen (Anschlüsse) gefahren werden.

§ 6

F a h r p l ä n e

(1) An Fahrplänen werden ausgegeben:

A. Dienstfahrpläne
Bildfahrpläne
Buchfahrpläne
Streckenfahrpläne
Fahrpläne für Sonderzüge.

B. Aushangsfahrpläne (nur für den Reiseverkehr)

(2) Dienstfahrpläne und Aushangfahrpläne sind sofort zu berichtigen, wenn Aenderungen eintreten.

Änderungen und Ergänzungen desBuchfahrplnas werden durch Nachträge bekanntgegeben. Geschieht die Bekanntgabe fernschriftlich, durch Amtsblatt oder schriftlich, so folgen ausserdem Nachträge, wenn nicht schon die Bekanntgabe als Nachtrag bezeichnet ist. Dasselbe gilt für den Aushangfahrplan. Kleinere Ergänzungen und Aenderungen werden handschriftlich eingetragen. Wie die Bildfahrpläne zu berichtigen sind, wird mit Bekanntgabe der Aenerungen bestimmt.

(3) Die Aushangfahrpläne werden auf weissem Papier gedruckt. Jede aushängende Stelle hat den eigenen Namen, die zugehörigen Ankunfts- und Abfahrszeiten und die Streckenüberschrift farbit zu unterstreichen.

(4) Mit jedem allgemeinen Fahrplanwechsel treten alle bis dahin gültigen Fahrpläne ausser Kraft, soweit nicht einzelne als weiter gültig erklärt werden.

(5) Für Bahnstrecken, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, werden Fahrpläne nur im Bedarfsfall ausgegeben.

(6) Die Fahrpläne sind in den Buchfahrplanen nach Anlage 2 aufzustellen. Gemischtfahrpläne s. § 68 (2).
Bei geeigneten Betriebsverhältnissen können im Buchfahrplan die Züge in Listen zusammengestellt werden.
Für den Streckenfahrplan gibt Anlage 3 das Muster, wenn nicht die Direktion Abweichungen zulässt.

(6) Die "Dienstvorschrift für die Ermittlung der Betriebsleistungen" unterteilt die Zugarten nach Zuggattungen, erläutert diese und gibt ihre Abkürzungen.

(7) Die Zuggattungen ist in den Dienstfahrplänen anzugeben.

(8) Güterzüge, die zur Aufrechterhaltung wichtiger Zugverbindungen regelmässig fahren, müssen, heissen

S t a m m g ü t e r z ü g e .

(9) Hinsichtlich pünktlicher Durchführung haben in der Regel die Reisezüge den Vorrang vor den Güterzügen, die schnellfahrenden Reisezüge vor dem langsamer fahrenden Reisezügen. Dringliche Hilfszüge gehen allen anderen Zügen vor.

Beim Abweichen vom Fahrplan gilt daher für die Durchführung der Züge in der Regel folgende Rangordnung:

Dringliche Hilfszüge
Schnellzüge
Schnellgüterzüge
Eilzüge
Personenzüge
Postzüge
Durchgangseilgüterzüge
Viehzüge und Milchzüge
Naheilgüterzüge
Leichte Eilgüterzüge
Durchgangsgüterzüge
Leerfahrende Triebwagen und Lokomotiven
Nahgüterzüge
Übergabezüge (Uebergabezuge)
Arbeitszüge

Ausnahmen bestimmt die Direktion. Die Durchführung der nicht dringlichen Hilfszüge und der Dienstzüge geht aus ihrem Fahrplan hervor.

(10) Geringfügige Abweichungen von der Rangordnung der Züge darf der Fahrdienstleiter anordnen, wenn dadurch die Durchführung der einzelnen Züge gefördert wird.

- 7 -

(6) Die "Dienstvorschrift für die Ermittlung der Betriebsleistungen" unterteilt die Zugarten nach Zuggattungen, erläutert diese und gibt ihre Abkürzungen.

(7) Die Zuggattungen ist in den Dienstfahrplänen anzugeben.

(8) Güterzüge, die zur Aufrechterhaltung wichtiger Zugverbindungen regelmässig fahren, müssen, heissen

S t a m m g ü t e r z ü g e .

(9) Hinsichtlich pünktlicher Durchführung haben in der Regel die Reisezüge den Vorrang vor den Güterzügen, die schnellfahrenden Reisezüge vor dem langsamer fahrenden Reisezügen. Dringliche Hilfszüge gehen allen anderen Zügen vor.

Beim Abweichen vom Fahrplan gilt daher für die Durchführung der Züge in der Regel folgende Rangordnung:

Dringliche Hilfszüge
Schnellzüge
Schnellgüterzüge
Eilzüge
Personenzüge
Postzüge
Durchgangseilgüterzüge
Viehzüge und Milchzüge
Naheilgüterzüge
Leichte Eilgüterzüge
Durchgangsgüterzüge
Leerfahrende Triebwagen und Lokomotiven
Nahgüterzüge
Übergabezüge (Uebergabezüge)
Arbeitszüge

Ausnahmen bestimmt die Direktion. Die Durchführung der nicht dringlichen Hilfszüge und der Dienstzüge geht aus ihrem Fahrplan hervor.

(10) Geringfügige Abweichungen von der Rangordnung der Züge darf der Fahrdienstleiter anordnen, wenn dadurch die Durchführung der einzelnen Züge gefördert wird.

- 7 -

Fahrdienstlich sind zu unterscheiden

A. R e g e l z ü g e, die nach dem allgemeinen, im Buchfahrplan enthaltenen Fahrplan täglich oder an bestimmt bezeichneten Tagen gefahren werden;

B. S o n d e r z ü g e, die auf besondere Anordnung gefahren werden, entweder nach einem im voraus festgelegten Plan (Bedarfszüge) oder nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Plan (§ 66).

(3) Jeder Zug erhält eine Zugnummer, in der Regel die Nummer seines Fahrplans (Fahrplannummer). Vor- und Nachzüge erhalten vor der Nummer den Beisatz und "VZ" oder "NZ".
Sonderzüge können durch einen besonderen Zusatz zur Zugnummer näher bezeichnet werden; dieser ist ein Teil der Zugnummer, z.B. Ns 5e oder Bln 336.

Hilfszüge werden nach ihrem Heimatbahnhof, Hilfslokomotiven nach ihrem Ausgangsbahnhof bezeichnet und für jeden Einsatz und jeden Heimat- oder Ausgangsbahnhof laufend genummert.

Wenn nötig, ist die Zugnummer abweichend von der Plannumer festzusetzen. Bei allen fahrdienstlichen Weisungen und Meldungen werden die Züge mit der Plannummer bezeichnet (§ 11 (3). M-Betriebsstellen, Zugleitungen und Oberzugleitungen ausserdem auch die Zugnummer an.
Muss ein Güterzug im Plan eines anderen Güterzuges fahren, so wird er beispielsweise als "Dg 7192 im Plan Dg 7642" angekundigt, im Zugmeldeverfahren aber nur als "Z 7642" behandelt.

(4) Man unterscheidet folgende Zugarten:

~~Reisezüge~~
R e i s e z ü g e

Schnell-, Eil- und Personenzüge

G ü t e r z ü g e

Schnellgüter-, Eilgüter-, Frachtzüge und
Dienstgut- und Arbeitszüge

D i e n s t z ü g e

~~(5) Die Züge gelten je nach dem überwiegenden Beförderungszweck als Reise- oder Güterzüge.~~

(5) Die Züge gelten je nach demüberwiegenden Beförderungszweck als Reise- oder Güterzüge.

§ 4

Fahrzeuge

(1) Man unterscheidet im Betrieb "Regelfahrzeuge" und "Nebenfahrzeuge".

(2) Regelfahrzeuge dürfen in Züge eingestellt werden oder selbstständig als Züge fahren. Zu ihnen gehören auch Kleinlokomotiven.

(3) Nebenfahrzeuge dürfen auf die freie Strecke übergehen, aber weder in Züge eingestellt noch als Züge (§ 5) behandelt werden.

Zu ihnen gehören:
Kleinwagen (handbewegte und Kraftkleinwagen) und, soweit sie nicht zu den Regelfahrzeugen gehören, fahrbare Bau- und Gleisbaugeräte (s. auch Dienstvorschrift über die Einteilung, Verwendung, Ausrüstung usw. der Kleinwagen).

(4) Für Fahrten mit Nebenfahrzeugen gelten die Bestimmungen über Kleinwagenfahrten (7. Abschnitt), ausgenommen fahrbare Gleisbaugeräte, die nur auf einer Fahrschiene laufen, wenn sie innerhalb einer durch Posten gesicherten Gleisstrecke benutzt werden und in wenigen Sekunden aus dem Gleis entfernt werden können.

§ 5

Züge

(1) Züge im Sinne des Fahrdienstes sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus mehreren Regelfahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten, einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven, auch Kleinlokomotiven. Die Züge müssen als solche die vorgeschriebenen Signale gekennzeichnet werden. Nebenfahrzeuge (§ 4) gelten nicht als Züge.

Wenn nicht dringende Gründe entgegenstehen, dürfen Regelfahrzeuge auf die freie Strecke nur als Züge übergehen.
Für Züge, die auf Gleisen mit elektrischer Fahrleitung, xxxxx fahren, ohne vorher ihr abhängig zu sein, gelten die für den elektrischen Betrieb getroffenen Vorschriften nur insoweit als, als sie die Sicherheit der Reisenden der Bediensteten und der Güter bezwecken.

[illegible] Blockstelle kann [illegible] Haltepunkt (6) oder als Anhaltestelle (5) oder als Deckungsstelle (7) eingerichtet werden.

(10) Zugmeldestellen sind diejenigen Zugfolgestellen durch welche die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke bestimmt wird. Bahnhöfe und Abzweigstellen sind stets Zugmeldestellen, andere Zugfolgestellen kann die Direktion zu Zugmeldestellen erklären.

(11) Meldebetriebsstellen (m-Betriebsstellen) sind die wichtigsten Zugmeldestellen, denen die Direktion bestimmte Aufgaben in der Meldung und im Vermerk der Züge zugewiesen hat. Jeder Bahnhof nimmt die benachbarten M-Betriebsstellen in das Bahnhofsbuch auf.

(12) Als Grenze zwischen der freien Strecke und den Bahnhöfen gelten die Einfahrsignale, wo diese fehlen, die Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann die Direktion die Grenze anderweitig festlegen. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den durchgehenden Hauptgleisen, die über diese Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen.

~~(13) Hauptgleise sind die Gleise, die von Zügen (§ 5 (1) im regelmässigen Betrieb befahren werden, mit Ausnahme der nur von einzelnen fahrenden Lokomotiven benutzten Gleise. Die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung durch die Bahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleisen sind Nebengleise.~~

(14) Die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn werden fahrdienstlich nach der Fahrtrichtung der sie regelmässig befahrenden Züge bezeichnet, z.B.

"Gleis Stuttgart-Ulm"

die das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Stuttgart nach Ulm fahren, und

"Gleis Ulm-Stuttgart"

die das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Ulm nach Stuttgart fahren.

soweit in den Fahrdienstvorschriften vorgeschriebene, im Anhang zu den Fahrdienstvorschriften (AzFV), im übrigen im Bahnhofsbuch (§ 7 (8) oder in einer Sammlung betrieblicher Vorschriften.

§ 3
Bahnanlagen

(1) Bahnanlagen sind alle zum Bau und zum Betrieb einer Bahn erforderlichen ortsfesten Anlagen. Unterschieden werden Bahnanlagen der freien Strecke, der Bahnhöfe und sonstige Bahnanlagen.

(2) Auf der freien Strecke und auf den Bahnhöfen sind zur unmittelbaren Regelung und Sicherung des Zug- und Rangierbetriebs-Rangier Betriebsstellen vorhanden.

(3) Bahnhöfe sind Bahnanalgen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen.

(4) Abzweigstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein Gleis der freien Strecke unter Freigabe desselben für einen anderen Zug verlassen oder in ein solches Gleis einfahren können.

(5) Anschlussstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein an das Streckengleis angeschlossenes Gleis bedienen können, ohne dass das Streckengleis für einen anderen Zug freigegeben wird.

(6) Haltpunkte sind Bahnanlagen der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge für Zwecke des Verkehrs planmässig halten.
Ein Haltepunkt kann mit einer Abzweigstelle oder einer Anschlussstelle örtlich verbunden sein. Dient die Gesamtanlage dem öffentlichen Verkehr, so wird sie als Haltestelle bezeichnet.

(7) Deckungsstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke zur Deckung einer beweglichen Brücke, einer Kreuzung von Bahnen, einer Gleisverschlingung, einer Baustelle usw.

(8) Zugfolgestellen sind alle Bahnanlagen, die einen Streckenabschnitt (Blockstrecke) begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene Zug verlassen hat.

(9) Blockstelle sind diejenigen Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Abzweigstellen (4) sind.

F a h e n

(FV)

Allgemeines

§ 1

Inhalt und Geltungsbereich der Fahrdienstvorschriften

(1) Die Fahrdienstvorschriften (FV) enthalten die wesentlichen Vorschriften über die Handhabung des Betriebsdienstes auf Haupt- und Nebenbahnen. Sie beruhen auf der Eisenbahn-Bau-und Betriebsordnung (BO), der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO).

(2) Die Fahrdienstvorschriften gelten für die Deutsche Reichsbahn die in dem vorgedruckten Verzeichnis aufgeführten nichtreichseigenen Eisenbahnen. Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten für Haupt- und Nebenbahnen,

die auf der linken Hälfte nur für Hauptbahnen
die auf der rechten Hälfte nur für Nebenbahnen

Fürbesondere Verhältnisse können durch den Reichsverkersminister Bestimmungen zugelassen werden.

Für bestimmte Nebenbahnen der Deutschen Reichsbahn sind in der "Betriebsvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst" abweichende Bestimmungen gegeben.

Für den Rollbock- oder Rollwagenbetrieb trifft die Direktion x) erforderlichenrails besondere Anordnungen.
Für den Betrieb auf Neubaustrecken gelten besondere Vorschriften.

(3) Wo die Fahrdienstvorschriften zusätzliche Bestimmungen erforderlich machen, die in verschiedenartigen Einrichtungen und örtlichen Verhältnissen begründet sind, ordnet sie jede Direktion für ihren Bezirk besonders an,

---

x) Unter "Direktion" ist bei der Deutschen Reichsbahn die Reichsbahndirektion, bei den nichtreichseigenen Eisenbahnen der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht zu verstehen.

(9) Wo [illegible] die bei Annäherung eines Zuges [illegible]

§ 80

[illegible]

Bahnschädigungen und Betriebsstörungen

[illegible] die Bahnanlagen, die Betriebseinrichtungen oder die [illegible] zu beschädigen oder zu verunreinigen, Gegenstände auf die [illegible] zu legen oder sonstige [illegible] Fahrthindernisse [illegible], Weichen umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale [illegible] oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende [illegible] vorzunehmen.

§ 82

Bestrafung von Übertretungen

(1) Wer den Bestimmungen der §§ 78 bis 81 zuwiderhandelt oder durch Zuwiderhandlung gegen die gemäss § 77 erlassenen Vorschriften oder getroffenen Anordnungen die Ruhe, Sicherheit oder Ordnung innerhalb des Bahngebiets oder im Bahnverkehr stört, wird mit Geldstrafen bis zu einhundertfünfzig Reichsmark bestraft, wenn nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

(2) Die gleiche Strafe trifft den, der den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände zuwiderhandelt.

§ 83

Aushang von Vorschriften

Ein Abdruck der §§ 75 und 77 bis 82 dieser Ordnung sowie der Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände ist in jedem Warteraum auszuhängen.

1. den Vertretern des Reichsverkehrsministers und der Aufsichtsbehörden (§ 4).

2. den Beamten, die staatliche Hoheitsrecht ausüben, insbesondere den Beamten der Staatsanwaltschaft, der Gerichte, des Forstschutzes und der Polizei, wenn es zur Ausübung der hoheitsrechtlichen Befugnisse notwendig ist,

3. den Beamten des Telegraphen-, des Zoll- und des Steuerwesens, soweit es zur Wahrnehmung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebietes notwendig ist.

4. den zur Besichtigung dienstlich entsandten deutschen Offizieren, wenn ihr Erscheinen vorher den zuständigen Eisenbahndienststellen durch die Militärbehörde angekündigt worden ist.

(2) Das Betreten der Bahnanlagen ausserhalb der dem Publikum bestimmungsmässig geöffneten Räumen ist ohne Erlaubniskarte ausser den unter (1) genannten Personen auch den Postbeamten gestattet, soweit sich der Postdienst innerhalb der Bahnhofsanlagen abwickelt.

(3) Den Offizieren und den mit Ausweis versehenen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Bahnanlagen innerhalb des Festungsbereiches bis zur äussersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten, wenn ihr Erscheinen vorher den zuständigen Eisenbahndienststellen angekündigt worden ist.

(4) Die zum Betreten der Bahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Behörde auszuweisen, die Angehörigen der Wehrmacht müssen im Besitz eines Dienstausweises sein.

Die Bahnpolizeibeamten haben von allen unter (1) genannten Personen das Vorzeigen ihrer Ausweise zu verlangen.

(5) Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnanlagen dürfen nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ausgestellt werden.

(6) Die zum Betreten der Bahnanalgen Berechtigten haben es zu vermeiden, sich innerhalb der Gleise aufzuhalten.

(7) Die Überwachung der Ordnung auf den Vorplätzen der Bahnhöfe, Haltepunkte und Anschlusstellen liegt den Bahnpolizeibeamten ob, soweit sie nicht im Einzelfalle von dem sonstigen Polizeibeamten ausgeübt wird.

(8) Für das Betreten der Bahnanlagen durch Tiere ist der verantwortlich, dem die Aufsicht über die Tiere obliegt.

(3) Die Bahnpolizeibeamten haben sich dem Publikum gegenüber besonnen und rücksichtsvoll, aber bestimmt zu benehmen.
(4) Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Übertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen oder einer sonstigen strafbaren Handlung betroffen oder unmittelbar danach verfolgt wird, wenn er der Flucht verdächtig ist oder sich nicht auszuweisen vermag. Eine Festnahme wegen Übertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen hat zu unterbleiben, wenn die Schuld des Täters gering ist und die Folgen der Tat unbedeutend sind, es sei denn, dass ein öffentliches Interesse an einer Strafverfolgung besteht. Eine Festnahme hat ferner zu unterbleiben, wenn eine angemessene Sicherheit bestellt wird, diese Sicherheit darf den Betrag von einhundertfünfzig Reichsmark (§ 82) nicht übersteigen. Ist die vorläufige Festnahme notwendig, um die Fortsetzung der strafbaren Handlung zu verhindern, so darf sie nicht unterbleiben, auch wenn der Täter nicht der Flucht verdächtigt ist, sich auszuweisen vermag und Sicherheitsleistung anbietet.
(5) Der Festgenommene ist, wenn er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, unverzüglich dem Amtsrichter oder der Polizeibehörde des Bezirks, in dem die Festnahme erfolgt, vorzuführen.
(6) Erfolgt die Ablieferung nicht durch einen Bahnpolizeibeamten, so hat der sie anordnende Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienststellung versehene Karte, worauf der Grund der Festnahme vermerkt ist, mitzugeben.

§ 76

Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten

Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, soweit es ihre sonstigen Pflichten zulassen, die Bahnpolizeibeamten auf Ersuchen bei der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den sonstigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebietes Beistand zu leisten, soweit es ihre bahndienstlichen Pflichten zulassen.

§ 78

Betreten der Bahnanlagen

(1) Das Betreten der Bahnanlagen der freien Strecke, soweit sie nicht zugleich zur Benutzung als Weg bestimmt sind, ist ohne Erlaubniskarte nur gestattet:

Schranken müssen, solange Gefahr vorhanden ist, geschlossen sein.

Übergänge in Schienenhöhe, die ausschliesslich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, müssen überwacht oder geschlossen gehalten werden, solange sie von Zug- und Rangierbewegungen berührt werden.

Übergänge, due nur dem dienstlichen Verkehr dienen, fallen nicht unter diese Bestimmung (§ 18 (3)).

(7) Ein Wegübergang gilt als bewacht, wenn am Übergange selbst oder bei Wegübergängen mit fernbedienten Schraken in unmittelbarer Nähe der Bedienungsvorrichtung der Wärter steht und diesen jedes unbefugte Oeffnen der Schraken bemerkbar gemacht wird. (§ 18 (5)). Wegübergänge auf Bahnhöfen und Haltepunkten und können bei einfachen Verhältnissen als bewacht gelten, wenn ihre örtlich bedienten Schraken gegen unbefugten Oeffnen gesichert sind.

(8) Vor dem Schliessen fernbedienter Schranken ist zu läuten (§ 18 (5)).

(11) Bahn- und Schrankenwärter müssen mit den Mitteln zur Erteilung von Langsamfahr- und Haltesignalen an die Züge ausgerüstet sein.

§ 47

Freihalten des Bahnkörpers

Die Gleise der Vollspurbahnen, auf denen Fahrzeuge durch Lokomotiven oder Triebwagen bewegt werden, sind von lagernden Gegenständen mindestens bis zu der Umgrenzung des lichten Raumes und den in § 11 (2) vorgeschriebenen Spielraumgrenzen frei zu halten.

§ 64

Mitfahren auf den Lokomotiven oder im Führerstand der Triebwagen

Auf den Lokomotiven und dem jeweilig besetzten Führerstande der Triebwagen darf ohne Erlaubnis der zuständigen Beamten niemand mitfahren ausser den dienstlich dazu berechtigten Personen.

V. Bahnpolizei

§ 75

Ausübung der Bahnpolizei

(1) Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfasst örtlich -ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk- das gesamte Gebiet der Bahnanlagen der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, sachlich die Massnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahn-, Betrieb und Verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind.

(2) Bei Ausübung des Dienstes müssen die Bahnpolizeibeamten Uniform oder ein Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein.

[illegible]stige Beamte des Maschinen- und elektrotechnischen Aussen-
[illegible]ienstes.

[illegible]) Die Betriebsbeamten müssen mindestens einundzwanzig Jahre alt und unbescholten sein, auch die Eigenschaften und die Befähigung besitzen, die ihre Dienst erfordert. (Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-, Betriebs- und Polizeibeamten).
Für die fachwissenschaftlich gebildeten Maschinentechniker, die zur Ausbildung im Lokomotivdienst beschäftigt werden, entfällt die Vorschrift über das Alter.
(3) Die Betriebsbeamten sind in der zur gesicherten Durchführung des Betriebes erforderlichen Anzahl anzustellen.
(4) Den Betriebsbeamten sind schriftliche oder gedruckte Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten einzuhändigen.
(5) Über jeden Betriebsbeamten sind Personalakten zu führen.
(6) Die Betriebsbeamten haben im Dienste eine richtiggehende Uhr zu tragen.

§ 46

Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn

Schrankendienst

(1) Die Bahn ist so zu unterhalten, dass jede Strecke ohne Gefahr mit der grössten für sie zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden kann. (Kennzeichnung mangelhafter oder unbefahrbarer Gleistrecke siehe § 48 (2).).

(2) Die Bahn muss mindestens einmal jeden Tag, jeden zweiten Tag auf ihren ordnungsgemässen Zustand untersucht werden.
(3) Zur Untersuchung der Bahn (2) dürfen Frauen nicht verwendet werden.
(4) Gefahrdrohende Stellen sind während der Dauer des Betriebes, des Verkehrens der Züge zu beaufsichtigen.
(5) Die Wegübergänge [illegible] abgesehen von denen mit dauernd geschlossenen Schranken (9) und die verkehrsreichen Wegübergänge und sonstige Stellen wo besondere Vorsicht geboten ist, müssen rechtzeitig vor der Annäherung und während der Vorbeifahrt von Zügen und Rangierabteilungen, falls daselbst mit mehr als 15km Geschwindigkeit in der Stunde gefahren wird, bewacht werden ebenso ausserdem alle nicht mit Schranken versehenen Wegübergänge der Bahnstrecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Stunde befahren werden, b[illegible] Ausnahmen von Zügen, die daselbst eine solche Geschwindigkeit erreichen, kann die Aufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Landespolizeibehörde zulassen. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Reichsverkehrsminister. Der Reichsverkehrsminister kann genehmigen, dass von der Bewachung abgesehen wird, wenn Vorrichtungen zur ausreichenden Sicherung der Wegübergänge vorhanden sind (§ 18 (3)).

§ 26

Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten, Uhren

(1) Auf den dem Personenverkehre dienenden Bahnhöfen und Haltepunkten ist der Name in einer den Reisenden ins Auge fallenden Weise anzubringen.

(2) Jeder Bahnhof ist mit einer für die Reisenden sichtbaren Uhr auszustatten. Auf grösseren Bahnhöfen muss die Zeitangabe sowohl von der Zugang- als von der Bahnseite zu erkennen sein.

IV. Bahnbetrieb

§ 45

- Eisenbahnbetriebsbeamte

(1) Eisenbahnbetriebsbeamte im Sinne dieser Ordnung sind die Beamten, Bediensteten und Arbeiter und ihre Vertreter, die bestellt sind als:

1. Leitende oder Aufsichtsführende in der Unterhaltung der Bahnanlagen und im Betrieb der Bahn,
2. Bahnkontrolleure und Bahnbetriebskontrolleure,
3. Vorsteher und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen, Haltepunkten, Abzweig- und Anschlussstellen sowie Fahrdienstleiter 1)
4. Vorsteher der Bahnmeisterei, der Bahnbetriebswerkmeisterei, der Fahrleitungsmeisterei und der Telegraphenmeisterei,
5. sonstige Beamte im Bahnunterhaltungsdienst,
6. Weichensteller,
7. Beamte des Rangierdienstes
8. Bahn und Schrankenwärter 2)
9. Zugbegleiter
10. Lokomotiv- und Triebwagenführer, Heizer sowie Beimänner für Lokomotiven und Triebwagen ohne Feuerung.

Bemerkung:

1) Der Fahrdienstleiter ist der Beamte, der die Zugfolge innerhalb seines Bereiches unter eigener Verantwortung regelt.

2) Auch Bahnagenten, soweit sie betriebsdienstliche Aufgaben haben.

(8) In der freien Strecke liegende Weichen müssen mit ihren Deckungssignalen, die Weichen innerhalb der Bahnhöfe, die in regelmässigem Betriebe vom Personenzügen (§ 54 (2)) gegen die Spitze gefahren werden, mit den für die Fahrt gültigen Signalen derart in Abhängigkeit gebracht sein, dass die Signale erst auf Fahrt gestellt werden können, wenn die Weichen richtig stehen, (§ 65 (2)). Ausserdem sind die von Personenzügen gegen die Spitze gefahrenen ferngestellten Weichen durch Fahrstrassenfeststellung oder Einzelsicherung gegen Umstellen unter dem Zuge zu schützen.

(9) Für den Flankenschutz der Personenzüge ist nach Möglichkeit durch entsprechende Vorkehrung und Abhängigkeit zu sorgen.

(10) Mit den Einfahrsignalen (2), den Blicksignalen, den Hauptsignalen vor beweglichen Brücken (5), von den auf der freien Strecke gelegenen Bahnkreuzungen (6) und Weichen sowie vor den mit solchen Weichen zusammenhängenden Gleiskreuzungen (7) sind Vorsignale zu verbinden. Werden nur Deckungen beweglicher Brücken Haltescheiben verwendet, so sind diese in der Regel durch Langsamfahrscheiben anzukündigen. Inwieweit die Ausfahrsignale mit Vorsignalen zu versehen sind, hat die Aufsichtsbehörde zu bestimmen.

(11) Hauptsignale sind womöglich auf der rechten Seite oder über der Mitte, Vorsignale stets auf der rechten Seite der zugehörigen Gleise aufzustellen., Die Signale benachbarter Gleise sind so aufzustellen, dass sie von den Zügen aus nicht miteinander verwechselt werden können.

(12) Die Weichen müssen mit Weichensignalen versehen sein, wenn sie nicht mit den Fahrsignalen in gegenseitiger Abhängigkeit stehen. (8) oder für gewöhnlich verschlossen gehalten werden. Ausnahmen kann der Reichsverkehrsminister zulassen.

(13) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muss ein Merkzeichen angebracht sein, dass angibt, bis wohin das Gleis besetzt werden kann, ohne dass die Bewegungen auf dem anderen gefährdet würden. Der Abstand der Gleise muss am Merkzeichen mindestens 3,5 m betragen.

(8) Wenn nicht die Züge mit Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe ausgerüstet sind, müssen solche auf der freien Strecke in Entfernungen von höchtens 2 km vorhanden sein.

§ 21

Signale und Signalsicherung

(1) Die Form der Signale muss, soweit es sich um Signale der Eisenbahn-Signalordnung handelt, deren Vorschriften entsprechen. Zur Erteilung von Signalen, die in der Signalordnung nicht vorgesehen sind, dürfen die Formen der Signalordnung nicht benutzt werden.

(2) Die Bahnhöfe

Die Kreusungsbahnhöfe von Bahnstrecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Std. befahren werden,

sind mit Einfahrsignalen zu versehen. Ausnahmen kann der Reichsverkehrsminister zulassen.

Inwieweit die Kreuzungsbahnhöfe von Strecken, die mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km in der Stunde befahren werden, mit Einfahrsignalen zu versehen sind, bestimmt der Reichsbahnverkehrsmitnister.

(3) Die Einfahrtssignale sind so einzurichten, dass sie entweder von dem Fahrdienstleiter (Bemerkung zu § 45 (1)) selbst oder aber nur unter dessen Mitwirkung auf Fahrt gestellt werden können.

(4) Zugfolgestellen (§ 6 (8)) müssen zur Deckung vorliegenden Blockstellen mit Hauptsignal versehen werden.

(5) Bewegliche Brücken sind örtlich durch Signale zu decken. und mit ihnen derart in Abzöngigkeit zu bringen, dass das Signal erst auf Fahrt gestellt werden kann, wenn die Brücke geschlossen und verriegelt ist, und dass die Brücke nicht entriegelt werden kann, solange das Signal auf Fahrt steht.

(6) Die in Schienenhöhe gelegenen Kreusungen der dieser Ordnung unterstellten Bahnen sind durch Hauptsignale zu decken, die in gegenseitiger Abhöngigkeit stehen. (Vgl. § 13). Über die Sicherung der Kreusung einer solchen Bahn mit einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn hat die zulassende Behörde (§ 13). Bestimmungen zu treffen.

(7) Auf der freien Strecke liegenden Weichen oder damit zusammenhängende Gleiskreusungen sind durch Hauptsignale zu decken. Anschlussstellen können auch durch Hauptsignale benachbarter Betriebsstellen gedeckt werden, wenn die erforderlichen Abhängigkeiten vorhanden sind.

(4) Wenn nicht die Züge mit Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe ausgerüstet sind, müssen solche auf der freien Strecke in Entfernungen von höchtens 2 km vorhanden sein.

§ 21

Signale und Signalsicherung

(1) Die Form der Signale muss, soweit es sich um Signale der Eisenbahn-Signalordnung handelt, deren Vorschriften entsprechen. Zur Erteilung von Signalen, die in der Signalordnung nicht vorgesehen sind, dürfen die Formen der Signalordnung nicht benutzt werden.

(2) Die Bahnhöfe

Die Kreuzungsbahnhöfe von Bahnstrecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Std. befahren werden,

sind mit Einfahrsignalen zu versehen. Ausnahmen kann der Reichsverkehrsminister zulassen.

Inwieweit die Kreuzungsbahnhöfe von Strecken, die mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km in der Stunde befahren werden, mit Einfahrsignalen zu versehen sind, bestimmt der Reichsbahnverkehrsminister.

(3) Die Einfahrtssignale sind so einzurichten, dass sie entweder von dem Fahrdienstleiter (Bemerkung zu § 45 (1)) selbst oder aber nur unter dessen Mitwirkung auf Fahrt gestellt werden können.

(4) Zugfolgestellen (§ 6 (8)) müssen zur Deckung vorliegenden Blockstellen mit Hauptsignal versehen werden.

(5) Bewegliche Brücken sind örtlich durch Signale zu decken. und mit ihnen derart in Abhängigkeit zu bringen, dass das Signal erst auf Fahrt gestellt werden kann, wenn die Brücke geschlossen und verriegelt ist, und dass die Brücke nicht entriegelt werden kann, solange das Signal auf Fahrt steht.

(6) Die in Schienenhöhe gelegenen Kreuzungen der dieser Ordnung unterstellten Bahnen sind durch Hauptsignale zu decken, die in gegenseitiger Abhängigkeit stehen. (Vgl. § 13). Über die Sicherung der Kreuzung einer solchen Bahn mit einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn hat die zulassende Behörde (§ 13). Bestimmungen zu treffen.

(7) Auf der freien Strecke liegenden Weichen oder damit zusammenhängende Gleiskreuzungen sind durch Hauptsignale zu decken. Anschlussstellen können auch durch Hauptsignale benachbarter Betriebsstellen gedeckt werden, wenn die erforderlichen Abhängigkeiten vorhanden sind.

(9) Blockstellen sind diejenigen Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Abzweigstellen sind. Eine Blockstelle kann zugleich als Haltepunkte (3) oder als Anschlu=stelle (6) oder als Deckungsstelle (7) eingerichtet sein.

(10) Zugmeldestellen sind diejenigen Zugfolgestellen, durch welche die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke bestimmt wird. Bahnhöfe und Abzweigstellen sind stets Zugmeldestellen, andere Zugfolgestellen kann die Aufsichtsbehörde zu Zugmeldestellen erklären.

(11) Hauptgleise sind die Gleise, die von Zügen (§ 54 (1)) in regelmässigen Betrieben befahren werden, mit Ausnahme der nur von einzelnen fahrenden Lokomotiven benutzten Gleise. Die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung durch die Bahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind Nebengleise.

§ 99

Telegraph, Fernsprecher, Läutewerke

(1) Die Zugfolgestellen

der Strecken, die mit mehr als 40 km/h Geschwindigkeit in der Stunde befahren werden,

sind durch Telegraphe,

die Zugfolgestellen der sonstigen Strecken durch Telegraph oder Fernsprecher

zu verbinden.

Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

(2) Auf Linien mit Streckenblockeinrichtungen (§ 22) dürfen in den Blockstellen statt Telegraphen, Fernsprecher verwendet werden.

(3) Die Bahnen

Bahnstrecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Stunde befahren werden,

sind mit Läutewerke oder anderen Vorrichtungen zu versehen, wodurch die Schrankenwärter von dem Abgange der Züge benachrichtigt werden können.

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

Aufsichtsbefugnisse des Reichsverkehrsministers nicht berührt.

II. Bahnanlagen

§ 6

Begriffserklärungen

(1) Zu den Bahnanlagen gehören alle zum Bau und zum Betriebe einer Bahn erforderlichen Anlagen mit Ausnahme der Fahrzeuge. ~~unter~~Unterschieden werden die Bahnanlagen der freien Strecke, der Bahnhöfe und sonstige Bahnanlagen.

(2) Auf der freien Strecke und auf den Bahnhöfen sind zur unvermittelbaren Regelung und Sicherung des Zug- und Rangierbetriebes Betriebsstellen vorhanden.

(3) Haltepunkte sind Bahnanlagen der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge für Zwecke des Verkehrs planmässig halten.

(4) Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen.
Bemerkung: Unter "kreuzen" wird das Ausweichen zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Züge bei eingleisigem Betrieb verstanden, im Unterschiede von der Bewegung zweier Züge auf zweigleisiger Bahn.

(5) Abzweigstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein Gleis der freien Strecke unter Freigabe desselben für einen anderen Zug verlassen oder in ein solches Gleis einfahren können.

(6) Anschlussstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein an das Streckengleis angeschlossenes Gleis bedienen können, ohne dass das Streckengleis für einen anderen Zug freigegeben wird.

(7) Deckungsstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke zur Deckung einer Drehbrücke, einer Kreuzung von Bahnen, einer Gleisverschlingung, einer Baustelle usw.

(8) Zugfolgestellen sind alle Bahnanlagen, die einen Streckenabschnitt (Blockstrecke) begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor der vorausgefahrene Zug verlassen hat.

Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung (BO)

§ 1

Geltungsbereich

(1) Die Eisenbahn-, Bau und Betriebsordnung (abgekürzt Bezeichnung: Betriebsordnung : BO) gilt für alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands. Diese sind Hauptbahnen oder Nebenbahnen. Die Entscheidung, ob eine dem allgemeinen Verkehr dienende Eisenbahn Hauptbahn oder Nebenbahn ist, trifft der Reichsverkehrsminister.

(2) Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen dieser Ordnung gelten für Haupt- und Nebenbahnen.

die auf der linken Hälfte einer Seite nur für Hauptbahnen.

die auf der rechten Hälfte einer Seite nur für Nebenbahnen.

(3) Für Schmalspurbahnen gelten die auf die Nebenbahnen anzuwendenden Bestimmungen der Abschnitte II und III nur, soweit dies besonders bemerkt ist. Im übrigen kann der Reichsverkehrsminister allgemeine Vorschriften über Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen erlassen.

(4) Die Bestimmungen für Neubauten gelten auch für umfassendere Umbauten bestehender Bahnanlagen.

§ 4

Aufsichtsbehörden

Aufsichtsbehörden im Sinne dieser Ordnung sind:

a) bei den Reichseisenbahnen die Hauptverwaltungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Sie kann die Aufgaben der Aufsichtsbehörde auf die Gruppenverwaltungen Bayern und auf die Vorstände der Reichsbahndirektionen und der zentralen Aemter übertragen. Die hierüber zu erlassenden Bestimmungen sind dem Reichsverkehrsminister mitzuteilen.

b) bei den sonstigen dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen der Reichsbevollmächtigte für Privatbahnaufsicht. Durch die Entscheidungen der Aufsichtsbehörden werden die

Betr.: Befähigungsnachweis für den Schlüssel zum grünen Schloss

1.) Grösste Verschwiegenheit über amtliche Verbindung gleich welcher Art, Lage der Verbindungswege usw. Abhören von Gesprächen streng verboten.

2.) Keine Verbindungen trennen, erst genaue Information einholen.

3.) Gemeinschaftskaben (F- u. S-Kabel) S- Leitungen dürfen nur im Einvernehmen mit der zuständigen Sm aufgenommen und geschaltert werden.

4.) Uhrenleitungen nur im Einvernehmen mit der Uhrenentstörungsstelle trennen und oder schalten.

5.) Fernsteuerung und Messleitungen dürfen nur im Einvernehmen mit dem S-Bahnamt (Schaltwerk) hoch genommen, verlegt oder geschaltert werden.

6.) Jede Veränderung bei Umschaltungen im Kabelverzeichnis eintragen. .

7.) Schaltverbindungen ordnungsgemäss verlegen und auf guten Schraubstock, oder Lötkontakt achten.

8.) Schalträume und Anlagen sauber halten.

9.) Schlüssel nicht im Schloss stecken lassen, oder an nicht berechtigte Personen verleihen.

Eisenbahn-, Bau- undBetriebsordnung (BO)

Paragr. 1,4,6,1,921,26,45,46,47,52,64,75,78,80,82 u. 83

Fahrdienstvorschriften (FV)

Paragr. 1, 1,3,4,5,6,16,28,41,71,84

Unfallverhütungsvorschriften

Anlage 3

2) [illegible] zu dieser Prüfung ist nicht vorgesehen, [illegible] abend- oder Selbststidium erworbenen [illegible] aber unter Beweis gestellt und die geforderten Bedingungen erfüllt werden.
[illegible] nicht der Fall ist, wird empfohlen, mit den Bewerbern [illegible] einer Reichsbahndirektion Arbeitsgemeinschaften oder [illegible] zu bilden, um ihnen die fehlenden Kenntnisse zu vermitteln, und sie gemeinsam f auf die Prüfung vorzubereiten.
[illegible] für jeden Prüfling höchstens 45 Minuten.

[illegible] mündliche Abschlussprüfung wird vom zuständigen Sfm-bzw. [illegible]steher u. dem Kontrolleur für das Fernmeldewesen durchgeführ

Die Prüfung gilt als bestanden, wenn der Prüfling das Urteil "genügend" erlangt hat.

Bewertung:
---------- sehr gut - gut - befriedi end - genügend - ungenügend-

5) Über die bestande zusätzliche elektrotechnische Prüfung ist eine Bescheinigung in 2-facher Ausfertigung auszustellen, davon ist die Erstschrift dem Prüfling auszuhändigen und die Durchsczrift zu den Personalakten zu nehmen.

Anlage 3

Elektrotechnische Prüfung der Fernmeldewerker

Vorbemerkung:

1) Fernmeldewerker, die nach den bisherigen Laufbahnbestimmungen zum Telegrafenwerkführer bzw. Leitungsaufseher geprüft sind, haben bis Ende 1957 in einer zusätzlichen, elektrotechnischen Prüfung grundsätzliche Kenntnis auf folgenden Gebieten nachzuweisen:

Ueber die Grundlagen der Elektrotechnik, Strom, Spannung, Widerstand, Leistung, des Ohm'schen und des Kirchhoff'schen Gesetzes und deren Anwendung;

Ueber die Gleichstrom-, Wechselstrom- und Drehstromtechnik,

Ueber die Erzeugung elektr. Energie, ihre Speicherung u. Umwandlung in unterschiedliche Strom- bzw. Spannungsarten;

Ueber Magnetismus, Induktivität und Kapazität,

Ueber den Aufbau und die Wirkungsweise der Stromquellen, Sammler, Generatoren, Transformatoren, Umformer u. Gleichrichter,

Ueber die Wirkungsweise und den Verwendungszweck von Relais, Drosseln und Kondensatoren,

Ueber den Aufbau und die Wirkungsweise von Notstromaggregaten,

Ueber die gebräuchlisten elektr. Messinstrumente, der Messmethoden und ihre Anwendung in der Praxis,

der VDE-Vorschriften,

der Schutzmassnahmen in Drehstrom-Niederspannungsanlagen (bis 250 Volt gegen Erde).

Der Arbeitsschutzbestimmungen soweit sie den Tätigkeitsbereich berühren.

Ausserdem ist vom Prüfling nachzuweisen, dass er die Zusammenhänge des gesellschaftlichen Lebens kennt und dass politische Zeitgeschehen aufmerksam verfolgt.

) Die Prüfung nach Klasse I wird vor dem Prüfungsausschuss der Reichsbahndirektion abgelegt. Der Prüfungsausschuss setzt sich zusammen aus:

dem Dezernenten der Abt. Fernmeldewesen als Vorsitzenden,
dem Kontrolleur für das Fernmeldewesen,
dem Leiter der Kaderabteilung,
einem Vertreter der BGL
einem Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse I

ferner ist ein Vertreter der Abt. Schulung als Beobachter hinzuzuziehen.

Die Sicherheitsinspektion ist wegen Teilnahme rechtzeitig von der Durchführung der Prüfung zu verständigen. Der Vertreter der Si zählt aber nicht als Prüfer oder Beisitzer.

9) Die Prüfung gilt als bestanden, wenn der Prüfling im schriftlichen und mündlichen Teil mindestens das Urteil "Genügend" erlangt hat, ist der schriftliche Teil ungenügend, so entfällt damit die Heranziehung des Prüflings zum mündlichen Teil. Eine Wiederholung der Prüfung ist frühestens nach 6 Monaten zulässig. Die Wiederholung erstreckt sich auf alle Teile, auch wenn den Anforderungen in einem Teil bereits genügt wurde.

Bewertung:
---------- Sehr gut - gut - befriedigend - genügend - ungenügend -

10) Ueber die Zuerkennung der Befähigung ist eine Bescheinigung in 2-facher Ausfertigung auszustellen, davon ist die Erstschrift dem Prüfling auszuhändigen und die Durchschrift zu den Personalakten zu nehmen.

tnis:

a) der Organisation der Deutschen Reichsbahn, der Aufstellung der Arbeits- und Materialverbrauchsnormen, der Durchführung von Wettbewerben, des Brigadewesens sowie der Ausstellung vom Arbeitd- und Materialscheinen;

b) der einschlägigen Dienstvorschriften für das Fernmeldewesen, für den Block- und Stellenwerkdienst, der Fahrdienstvorschriften der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, des Signalbuches, der Zeichen und Muster für Fernmeldepläne und der ~~xxx~~ übrigen einschlägigen Dienstvorschriften, soweit sie den Tätigkeitsbereich eines Fernmeldewerkers mit Prüfung nach Klasse I berühren.

c) Der VDE-Vorschriften, insbesondere 0100/XII. 40 0125/1932 0132/1932, 0140/1932, ausserdem der Schutzmassnahmen in Drehstromniederspannungsanlagen (250 Volt gegen Erde), der Isolierstoffe, Kabel und Leitung, der Grundlage der Gleich- und Wechsel- und Drehstommotoren, der Gleichstromgeneratoren sowie der Wechselstrom- und Drehstrom- ~~und~~ Trockengleichrichter;

d) der Wirkungsweise der Fernmeldeanlagen einschl. der Stromversorgungsanlagen und der Arbeitsweise der einzelnen Bauelemente;

e) im Einleiten und Durchführen von betrieblichen Massnahmen bei Arbeiten und Versuchen an den Fernmeldeanlagen;

f) im Lesen der Schltpläne

g) in der messtechnischen Eingrenzung von Störungen, im Prüfen der Fernmeldeanlagen;

h) der Arbeitsschutzbestimmungen, soweit sie den Tätigkeitsbereich eines Fernmeldewerkers berühren;

i) auf dem Gebiet der

aa) Basa-, Verstärker-, Trägerfrequenz- und Vermittlungstechnik
oder
bb) Trägerfrequenzsysteme, Verstärkerämter und Dispatscheranlagen
oder
cc) Rangierfunk und Fernschreibanlagen

~~[illegible]~~

k) der Wirkungsweise von Notstromaggregaten sowie der Beseitigung von Störungen an diesen Einrichtungen.

tnis:

a) der Organisation der Deutschen Reichsbahn, der Aufstellung der Arteits- und Materialverbrauchsnormen, der Durchführung von Wettbewerben, des Brigadewesens sowie der Ausstellung von Arbeitd- und Materialscheinen:

b) der einschlägigen Dienstvorschriften für das Fernmeldewesen, für den Block- und Stellwerkdienst, der Fahrdienstvorschriften der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, des Signalbuches, der Zeichen und Muster für Fernmeldepläne und der übrigen einschlägigen Dienstvorschriften, soweit sie den Tätigkeitsbereich eines Fernmeldewerkers mit Prüfung nach Klasse I berühren.

c) Der VDE-Vorschriften, insbesondere 0100/XII. 40 0125/1932, 0132/1932, 0140/1932, ausserdem der Schutzmassnahmen in Drehstromniederspannungsanlagen (250 Volt gegen Erde), der Isolierstoffe, Kabel und Leitung, der Grundlage der Gleich- und Wechsel- und Drehstommotoren, der Gleichstromgeneratoren sowie der Wechselstrom- und Drehstom- und Trockengleichrichter;

d) der Wirkungsweise der Fernmeldeanlagen einschl. der Stromversorgungsanlagen und der Arbeitsweise der einzelnen Bauelemente;

e) im Einleiten und Durchführen von betrieblichen Massnahmen bei Arbeiten und Versuchen an den Fernmeldeanlagen;

f) im Lesen der Schltpläne

g) in der messtechnischen Eingrenzung von Störungen, im Prüfen der Fernmeldeanlagen;

h) der Arbeitsschutzbestimmungen, soweit sie den Tätigkeitsbereich eines Fernmeldewerkers berühren;

i) auf dem Gebiet der

   aa) Basa-, Verstärker-, Trägerfrequenz- und Vermittlungstechnik
   oder
   bb) Trägerfrequenzsysteme, Verstärkerämter und Dispatscheranlagen
   oder
   cc) Rangierfunk und Fernschreibanlagen

~~[illegible] Prüfungsaus-~~
~~[illegible] Reichsbahndirektion abgelegt. Der Prüfung~~

k) der Wirkungsweise von Notstromaggregaten sowie der Beseitigung von Störungen an diesen Einrichtungen.

3) Wurde ein Fernmeldewerker mehr als 6 Jahre als Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse II in der Unterhaltung oder beim Neubau von Fernmeldeanlagen beschäftigt, so kann die Ausbildungszeit zum Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse I entsprechend seinen Fähigkeiten und Kenntnissen gekürzt werden. Die Ausbildungszeit von 3 Monaten ist jedoch nicht zu unterschreiten.

4) Während der Ausbildungszeit sind am Ende jeden Monats schriftliche Probearbeiten zu fertigen. Diese Arbeiten werden von der Heimatdienststelle aufbewahrt und vor Ablegung der Prüfung dem Prüfungsausschuss vorgelegt.

5) Während der Ausbildungszeit haben die Fernmeldewerker am vorgeschriebenen Dienstunterricht der jeweiligen Ausbildungsstellen teilzunehmen. Für die Ausbildung ist von der Verwaltung Sicherungs- und Fernmeldewesen (Kader) der Reichsbahndirektion ein Verantwortlicher als Pate zu bestimmen.

Prüfung:

6) Nach Abschluss der Ausbildung haben die Fernmeldewerker die Prüfung nach Klasse I abzulegen,

7) Die Prüfung besteht aus einem schriftlichen und einem mündlichen Teil.

Im schriftlichen Teil der Prüfung hat der Prüfling

a) in einer Frist von 4 Stunden einen Vorgang aus dem praktischen Dienst eines Fernmeldewerkers mit Prüfung nach Kl. I sachlich richtig, in gewandter Form und ohne nennenswerte Verstösse gegen die Rechtschreibung darzustellen und

b) in einstündiger Frist Kenntnisse in aktuellen gesellschaftlichen Fragen nachzuweisen.

Im Mündlichen Teil der Prüfung neben Tagesfragen sind vorwiegend praktische Kenntnisse über Fernmeldeanlagen, die Befähigung zur selbständigen Durchführung der Unterhaltungsarbeiten, die selbständige praktische Dienstabwicklung, die bei Beschädigungen, Fehlern und Störungen zu treffenden Massnahmen sowie Kenntnisse über die Einleitung und Durchführung von Massnahmen bei Arbeitsausführungen, Versuche und Prüfungen nachzuweisen.

Dieser Prüfung sollen nicht mehr als 3 Prüflinge gleichzeitig unterzogen werden. Hierbei ist als Prüfungsdauer 45 Minuten für jeden Prüfling anzusetzen.

Weiterhin sind im mündlichen Teil der Prüfung nachzuweisen:

A n l a g e 2

Prüfungsordnung für die Prüfung nach Klasse I

Vorbildung:

1) Fernmeldewerker, welche die Prüfung nach Klasse I ablegen wollen, müssen vorher, die Prüfung nach Klasse II bestanden haben und mindestens 2 Jahre als Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse II beschäftigt gewesen sein.

   Von dieser 2-jährigen Beschäftigung kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn der Fernmeldewerker eine mehr als 6-jährige Tätigkeit in der Unterhaltung nachweist und auf Grund seiner Fähigkeiten eine Verkürzung der Beschäftigungszeit gerechtfertigt ist.

Ausbildung:

2) Vor Ablegung der Prüfung nach Klasse I müssen die Fernmeldewerker ausgebildet werden. Die Ausbildung beträgt in der Regel 4 Monate und zwar: 3 Monate Ausbildung in einer Sfm bzw. Fm als Assistent beim zuständigen Fernmeldewerker der Kl. I bei der Beseitigung von Störungen und Fehlern an den Fernmeldeanlagen bei Versuchen, Prüfungen und Messungen;

   1 Monat Ausbildung in der Fernmeldewerkstatt bei der Aufarbeitung von Fernmeldeeinrichtungen seines Arbeitsbereiches, Unterweisung über die Prüfung und Abnahme dieser Einrichtungen.

   Weiterhin erfolgt in jedem Ausbildungsabschnitt die Unterweisung über die Arbeits- und Materialverbrauchsnormen, die Durchführung der Wettbewerbe. Die Ausstellung von Arbeits- und Materialscheinen, das Brigadewesen, die Arbeitsschutzbestimmungen und VDE-Vorschriften, soweit sie den Tätigkeitsbereich eines Fernmeldewerkers nach Klasse I berühren.

k) der Bedienung der Notstromaggregate und ihre Wartung.

7) Die Prüfung der Fernmeldewerker nach Klasse II wird von dem Vorsteher der Signal- und Fernmeldemeisterei bzw. Fernmeldemeisterei, unter Hinzuziehung des Kontrolleurs für das Fernmeldewesen der Reichsbahndirektion durchgeführt.

Bei Fernmeldewerkern, die in Fernmeldebauzügen oder -bautrupps einer Fernmeldewerkstatt beschäftigt sind, wird die Prüfung von dem Vorsteher der Fernmeldewerkstatt unter Hinzuziehung des Kontrolleurs für das Fernmeldewesen der Reichsbahndirektion durchgeführt.

8) Die Prüfung gilt als bestanden, wenn der Prüfling mindestens das Urteil "genügend" erlangt hat. Eine Wiederholung der Prüfung ist einmal zulässig. Eine zweite Wiederholung der Prüfung kann ausnahmsweise von der Reichsbahndirektion zugelassen werden, wenn besondere Gründe vorliegen und die Prüfenden diese befürworten.

B e w e r t u n g:
- - - - - - - - - - sehr gut, gut, befriedigend, genügend, ungenügend

9) Über die Zuerkennung der Befähigung ist eine Bescheinigung in zweifacher Ausfertigung auszustellen, davon ist die Erstschrift dem Prüfling auszuhändigen und die Durchschrift zu den Personalakten zu nehmen.

a) seine praktischen Fertigkeiten an einer technischen Anlage die Befähigung zur Durchführung der Unterhaltungsarbeiten und seine Kenntnisse über die praktische Dienstabwicklung sowie über die bei vorkommenden Fehlern und Störungen zu treffenden Massnahmen und

b) seine theoretischen Kenntnisse über Fachfragen und aktuelle gesellschaftliche Tagesfragen nachzuweisen.

Der ~~Prüfling~~ Prüfung sollen nicht mehr als drei Prüflinge gleichzeitig unterzogen werden. Hierbei ist als Prüfungsdauer durchschnittlich für jeden Prüfling 3o Minuten anzusetzen.

In der Prüfung sind nachzuweisen:

I. K e n n t n i s

a) der Organisation der Deutschen Reichsbahn, der Aufstellung der Arbeits- und Materialverbrauchsnormen, Der Durchführung von Wettbewerben, des Brigadewesens sowie der Ausstellung von Arbeits- und Materialscheinen.

b) der Vorschriften für den Block- und Stellwerkdienst, der Fahrdienstvorschriften, der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, des Signalbuches, der Zeichen und Muster für Fernmeldeanlagen, der einschlägigen Dienstvorschriften, soweit sie den Tätigkeitsbereich eines Fernmeldewerkers nach Klasse II berühren.

c) Der VDE-Vorschriften, insbesondere o1oo/XII, 4o, o125/1932, o132/1932, o14o/1932, Aufbau und Wirkungsweise einschl. der Schutzmanssnahmen in Drehstrom-, Niederspannungsanlagen (bis 25o Volt gegen Erde), der Isolierstoffe, Kabel und Leitungen, sowie ihre Verwendung im Starkstromanlagen,

d) der Wirkungsweise der Fernmeldeanlagen seines Arbeitsbereiches,

e) im Lesen der Stromläufe und Schltpläne und der Fernmeldeanlagen seines Arbeitsbereiches,

f) der gebräuchlichsten Mess- und Prüfgeräte und ihrer Anwendung,

g) der Vorschriften zum Führen von Kleinwagen.

h) der Massnahmen über die erste Hilfe bei Verletzungen der Arbeitsschutzbestimmungen, soweit sie seinen Tätigkeitsbereich berühren.

i) der Bestimmungen über den Versand von Dienstgut und der besonderen Verladeweise bestimmter Güter, soweit sie seinen Tätigkeitsbereich berühren.

1 1/2 Monate Ausbildung beim Neubau oder Aenderungs- oder Ergänzungsarbeiten von Freileitungen - und Kabelanlagen in einem Fernmeldebauzug oder -bautrupp.

1 1/2 Monate Ausbildung in der Aufarbeitung von Fernmeldeeinrichtungen in einer Fernmeldewerkstatt.

2 Monate Ausbildung in der Unterhaltung der Fernmeldeanlagen in einem Unterhaltungsbezirk. Unterweisung über die Organisation der Deutschen Reichsbahn.

1 Monat Ausbildung in der Unterhaltung von Starkstromanlagen in einer Starkstrommeisterei.

Ausserdem erfolgt in jedem Ausbildungsabschnitt die Unterweisung über die Arbeitsnormung, die Materialverbrauchsnorm, die Durchführung der Wettbewerbe, die Ausstellung der Arbeits- und Materialscheine, das Brigadewesen, die Arbeitsschutzbestimmungen und die VDE-Vorschriften, soweit sie den Tätigkeitsbereich eines Fernmeldewerkers mit Prüfung nach Kl. II berühren.

3) Ist ein Fernmeldewerker bereits mehr als drei Jahre als Facharbeiter in der Unterhaltungs oder beim Neubau von Fernmeldeanlagen bei der Deutschen Reichsbahn tätig gewesen, so kann die Ausbildung entsprechend seinen Kenntnissen und Fähigkeiten gekürzt werden. Die Ausbildungszeit von 4 Monaten ist jedoch nicht zu unterschreiten.

4) Während der Ausbildungszeit ist nach jedem Ausbildungsabschnitt eine schriftliche Probearbeit anzufertigen. Diese Arbeiten werden von der Heimatdienststelle aufbewahrt und vor Ablegung der Prüfung dem Prüfungsausschuss vorgelegt.

5) Während der Ausbildungszeit haben die Fernmeldewerker am vorgeschriebenen Dienstunterricht der jeweiligen Ausbildungsstellen teilzunehmen. Für die Ausbildung ist in der Verwaltung Sicherungs und Fernmeldewesen (Kader) der Reichsbahndirektion ein Verantwortlicher als Pate zu bestimmen.

P r ü f u n g

6) Nach Abschluss der Ausbildung haben die Fernmeldewerker eine Prüfung abzulegen. In der Prüfung hat die der Prüfling

a) seine praktischen Fertigkeiten an einer technischen Anlage die Befähigung zur Durchführung der Unterhaltungsarbeiten und seine Kenntnisse über die praktische Dienstabwicklung über die bei Verhältnissen Fehlern und Störungen zu treffenden Massnahmen und

1 1/2 Monate Ausbildung beim Neubau oder Aenderungs- oder Ergänzungsarbeiten von Freileitungen - und Kabelanlagen in einem Fernmeldebauzug oder -bautrupp.

1 1/2 Monate Ausbildung in der Aufarbeitung von Fernmeldeeinrichtungen in einer Fernmeldewerkstatt.

2 Monate Ausbildung in der Unterhaltung der Fernmeldeanlagen in einem Unterhaltungsbezirk. Unterweisung über die Organisation der Deutschen Reichsbahn.

1 Monat Ausbildung in der Unterhaltung von Starkstromanlagen in einer Starkstrommeisterei.

Ausserdem erfolgt in jedem Ausbildungsabschnitt die Unterweisung über die Arbeitsnormung, die Materialverbrauchsnorm, die Durchführung der Wettbewerbe, die Ausstellung der Arbeits- und Materialscheine, das Brigadewesen, die Arbeitsschutzbestimmungen und die VDE-Vorschriften, soweit sie den Tätigkeitsbereich eines Fernmeldewerkers mit Prüfung nach Kl. II berühren.

3) Ist ein Fernmeldewerker bereits mehr als drei Jahre als Facharbeiter in der Unterhaltungs oder beim Neubau von Fernmeldeanlagen bei der Deutschen Reichsbahn tätig gewesen, so kann die Ausbildung entsprechend seinen Kenntnissen und Fähigkeiten gekürzt werden. Die Ausbildungszeit von 4 Monaten ist jedoch nicht zu unterschreiten.

4) Während der Ausbildungszeit ist nach jedem Ausbildungsabschnitt eine schriftliche Probearbeit anzufertigen. Diese Arbeiten werden von der Heimatdienststelle aufbewahrt und vor Ablegung der Prüfung dem Prüfungsausschuss vorgelegt.

5) Während der Ausbildungszeit haben die Fernmeldewerker am vorgeschriebenen Dienstunterricht der jeweiligen Ausbilgungsstellen teilzunehmen. Für die Ausbildung ist in der Verwyltung Sicherungs und Fernmeldewesen (Kader) der Reichsbahndirektion ein Verantwortlicher als Pate zu bestimmen.

P r ü f u n g

6) Nach Abschluss der Ausbildung haben die Fernmeldewerker eine Prüfung abzulegen. In der Prüfung hat die der Prüfling [illegible] Anlage keitsbereich berühren.

Anlage 1

Prüfungsordnung für die Prüfung nach Klasse II

Vorbildung:

1) Fernmeldewerker, welche die Prüfung nach Klasse II ablegen wollen, müssen Fernmeldemechaniker sein oder einen verwandten Beruf erlernt haben und die Facharbeiterprüfung abgelegt haben.

Der Beruf kann bei der Deutschen Reichsbahn, der volkseigenen oder privaten Industrie erlernt sein.

~~a)xFxxxx~~

Der Bewerber muss folgende Mindestbeschäftigungszeiten nachweisen können:

a) Fernmeldewerker, die ihre handwerkliche Ausbildung als Fernmeldemechaniker in einem Reichsbahnbetrieb erhalten und die Facharbeiterprüfung bestanden haben.

eine mindestens einjährige Beschäftigung als Fernmeldewerker in einem Unterhaltungsbezirk oder in einem Fernmeldebauzug oder -bautrupp der Deutschen Reichsbahn.

b) Fernmeldewerker, die ihre handwerkliche Ausbildung in einem volkseigenen oder privaten Betrieb erhalten und die Facharbeiterprüfung bestanden haben.

eine mindestens zweijährige Beschäftigung als Fernmeldewerker in einem Unterhaltungsbezirk oder bei einem Fernmeldebauzug oder -bautrupp der Deutschen Reichsbahn.

In der Beschäftigungsdauer zu a) und b) muss mindestens eine sechsmonatige Beschäftigung in der Unterhaltung von einfachen Fernmeldeanlagen (d.s.Fernsprecher,Kommandoschränke,Stromversorgungsanlagen,elektrische und mechanische Nebenuhren,Läutewerke, Morsewerke u.ä.) erhalten sein.

Sie ist ggf. vor Beginn derAusbildung in einem Unterhaltunsbezirk nachzuholen, wenn der Bewerber solche Anlagen im eigenen Bezirk nicht unterhalten hat. Die Ausbildungszeit (s.Ziff.2) gehört nicht zur Mindestbeschäftigungszeit.

Ausbildung

2) Vor Ablegung der Prüfung nach Kl. II müssen die Fernmeldewerker ausgebildet werden.

DieAusbildung beträgt in der Regel sechs Monate und zwar:

Alle Fernmeldewerker ohne Meisterprüfung, die z.Zt. den Dienstposten eines Fernmeldemeisters inne haben, sind grundsätzlich nur bis auf weiteres eingesetzt. Bis Ende 1957 haben sie die Meisterprüfung nachzuweisen, andernfalls sind sie durch geprüfte Fernmeldemeister zu ersetzen.

Der Einsatz der Fernmeldemeister richtet sich nach den vorhandenen Planstellen. Für entsprechenden Nachwuchs sorgen die Reichsbahndirektionen.

Fernmeldewerker zu a) bis e) müssen die Bedingungen der Tauglichkeitsvorschrift erfüllen.

Die Verwaltungen Sicherungs- und Fernmeldewesen (Kader) der Reichsbahndirektionen führen:

1. eine Vormerkliste für die Bewerber zur Ablegung der Prüfung nach b) c) und e). Die Einzeichnung in diese Liste erfolgt bei Genehmigung der Antragstellung.

2. eine Liste der geprüften Fernmeldewerker nach c) und d) sowie e).

4.) Fernmeldewerken, die bereits längere Zeit den Dienstposten eines Fernmeldemeisters (MII oder M III) inne gehabt haben und sich an Qualifikationslehrgängen, Abendkursen, Volkshochschulen, techn. Betriebsschulen oder auch im Selbststudium das entsprechende theoretische Wissen angeeignet haben, können ohne nochmaligen längeren Schulbesuch durch eine Sonderprüfung die Fernmeldemeisterprüfung an der Fachschule für Eisenbahnwesen in Dresden ablegen, wenn der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllt:

Erfolgreich abgeschlossene Facharbeiterausbildung, 5-jährige nachweisbare Tätigkeit als Facharbeiter im Fachgebiet oder als Telegrafenwerkführer bzw.-werkmeister, 3-jährige Tätigkeit als Fernmeldemeister, wobei nachzuweisen ist, dass der Bewerber den Dienstposten eines Fernmeldemeisters z.Zt. ausfüllt, und bestandene Prüfung nach Klasse I.

Die Prüfungsanforderungen der Sonderprüfung halten sich im Rahmen des für das Meisterstudium der Fachschule für Eisenbahnwesen in Dresden vorgesehenen Stoffumfanges.

Die Aufnahmebedingungen, Prüfungsanforderungen sowie die Termine zur Abgabe der Bewerbungen sind in den "Mitteilungen und Verfügungen des MfV, Teil Deutsche Reichsbahn, Nr. 3/55" bekanntgegeben.

Es wird den Reichsbahndirektionen empfohlen, mit den Bewerbern innerhalb einer Rbd Arbeitsgemeinschaften zu bilden, um die Bewerber gemeinsam auf die Prüfung vorzubereiten.

5.) In Einzelfällen können Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse I bei aussergewöhnlichem Fachwissen und überdurchschnittlichen Leistungen von der Meisterprüfung befreit werden. Es kann ihnen die Berufsbezeichnung "Fernmeldemeister" verliehen werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Mindestens 15-jährige praktische Tätigkeit im Fernmeldewesen. In dieser Zeit muss der Bewerber für die Dauer von sechs Jahren als selbständiger Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse I in einem Unterhaltungsbezirk erfolgreich tätig gewesen sein und zum Zeitpunkt der Bewerbung den Dienstposten eines Fernmeldemeisters inne haben. Der Stichtag für den Abschluss der 15-jährigen Tätigkeit im Fachgebiet bzw. 6-jährige Tätigkeit als selbständiger in einem Unterhaltungsbezirk beschäftigter Fernmeldewerker ist der 1. Januar 1956.

Die Termine für die Abgabe der Anträge zur Verleihung der Berufsbezeichnung "Fernmeldemeister" werden besonders bekanntgegeben.

Anträge zur Ausbildung und Prüfung von Fernmeldewerkern nach Kl. II und I richten die Dienststelle an die Verwaltung des Sicherungs- und Fernmeldewesens (Kader) der Reichsbahndirektionen. Ein selbstgeschriebener Lebenslauf sowie eine gesellschaftliche und fachliche Beurteilung sind beizufügen.

Die bisherigen Laufbahnbestimmungen für Telegrafenwerkführer und Leitungsaufseher sind ungültig.

Uebergangsbestimmungen für alle Reichsbahndirektionen:

Fernmeldewerker, die mit Inkrafttreten der neuen Prüfungsordnungen-Prüfun nach Klass II und I - nach den bisherigen Laufbahnbestimmungen für Telegrafenwerkführer bereits formlos geprüft worden sind und diese Prüfung bestanden haben, können ohne den Nachweis einer zweijährigen Beschäftigung als Fernmeldewerker mit Prüfung nach Kl. II und, wenn der Nachweis der Facharbeiterprüfung erbracht wird, nach einer sechsmonatigen Ausbildung die vorgeschriebene Prüfung nach K. I ablegen. Hierbei ist nach dem Ausbildungsplan der Prüfungsordnung zu verfahren. Die bestandene formlose Prüfung nach den bisherigen Laufbahnbestimmungen für Leitungsaufseher kann ausnahmesweise als Prüfung nach Kl. II anerkannt werden.

Diese Übergangsbestimmung hinsichtlich der Ablegung der Prüfung nach K. I tritt am 31.12.1957 ausser Kraft.

Fernmeldemeister zu e)

Für die Ausbildung und Prüfung der Fernmeldemeister nach den Qualifikationsmerkmalen der Gehaltsgruppen M I - M III ist folgendes festgelegt worden:

1. Fernmeldemeister nach der Gehaltsgruppe M I müssen die Prüfung nach K. II abgelegt und die Qualifikation zum betriebstypischen Meister M I nachweisen. Der Nachweis ist durch die erfolgreiche Absolvierung eines Lehrganges zu erbringen.

2. Fernmeldemeister nach der Gehaltsgruppe M II müssen die Prüfung nach Kl. I abgelegt und die Qualifikation eines betriebstypischen Meisters M II nachweisen. Der Nachweis ist durch die erfolgreiche Absolvierung eines Lehrganges zu erbringen.

3. Fernmeldemeister nach der Gehaltsgruppe M III müssen grundsätzlich das Meisterstudium absolvieren. Die Ausbildung erfolgt durch ein zweijähriges Meisterstudium an der Fachschule für Eisenbahnwesen in Dresden und einem internatsmässigen Abschlusslehrgang. Nach Abschluss der Ausbildung ist die Meisterprüfung abzulegen. Die Prüfung nach Klass I ist vor der Ablegung der Meisterprüfung nachzuweisen.

Die Aufnahmebedingungen und Termine zur Abgabe der Bewerbungen sind in den Mitteilungen und Verfügungen des MfE Nr. 44/54 bekanntgegeben.

Fernmeldemeister (M I) haben die Prüfung nach Klasse II abzulegen. Sie dürfen alle Arbeiten an den in Anlage 1 genannten Fernmeldeanlagen selbständig ausführen und Fernmeldewerker nach a)b) und c) beaufsichtigen, ausserdem haben sie verwaltungsmässige und organisatorische Aufgaben durchzuführen.

Fernmeldemeister (M II/III) haben die Prüfung nach Klasse II und I abzulegen. Sie dürfen Arbeiten an allen Fernmeldeanlagen selbständig ~~dasch~~ ausführen und Fernmeldewerker nach a) bis d) und ggf. e) beaufsichtigen, ausserdem haben sie verwaltungsmässige und organisatorische Aufgaben durchzuführen.

Nach folgenden Ausbildungsplänen und Prüfungsordnungen ist ab 1. Juni 1956 zu verfahren.

Fernmeldewerker zu a)
- - - - - - - - - - -

können, wenn sie mindestens 1 2/2 Jahre in einem Bauzug oder Bautrupp und 1/2 Jahr in einer Dienststelle beschäftigt gewesen sind, die Facharbeiterprüfung ablegen (Mindestalter 2o Jahre).

Fernmeldewerker zu b)
- - - - - - - - - - -

Die Ausbildung und Prüfung der Fernmeldewerker zu b) ist in den gesetzlichen Ausbildungsunterlagen festgelegt.

Fernmeldewerker zu c) und d)
- - - - - - - - - - - - - - - -

Die Ausbildung und Prüfung der Fernmeldewerker zu c) und d) ist in den Prüfungsordnungen

Prüfung nach Klasse II (Anlage 1) und
Prüfung nach Klasse I (Anlage 2)

neu festgelegt worden.

Alle Fernmeldewerker, die nach den bisherigen Laufbahnbestimmungen zum Telefragenwerkführer ausgebildet und geprüft worden sind, fallen unter Fernmeldewerker mit Prüfung nach ~~xxxxxxxx~~ Klasse I.

Alle Fernmeldewerker, die nach den bisherigen Laufbahnbestimmungen zum Leitungsaufseher ausgebildet und geprüft worden sind, fallen unter Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse II.

Beide Kategorien brauchen nicht noch einmal die Prüfung ihrer Klasse abzulegen, müssen sich aber einer zusätzlichen elektrotechnischen Prüfung unterziehen. Der Umfang dieser Prüfung ist in der Anlage 3 festgelegt. Die Ausbildung u. Prüfung der Fernmeldewerker zu c) und d) richten sich nach dem erforderlichen Bedarf.

A n w e i s u n g

für die Ausbildung und Prüfung der techn. Unterhaltungspersonale im Fernmeldewesen.

Anlage zur Verfügung MIV HV SF I [illegible]

1.6.1956

Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, die technische Weiterentwicklung der Fernmeldeanlagen und die Einführung neuer Nachrichtenmittel bei der Deutschen Reichsbahn, sowie die fortschreitende Technisierung und die Entwicklung der Mechanisierung der Unterhaltungsarbeiten, verlangen eine gründlichere Ausbildung und höhere Qualifizierung (Qualifikation) der Unterhaltungspersonale im Fernmeldewesen.

Die bisherigen Ausbildungs- und Prüfungsverfahren genügen nicht mehr den gestellten Anforderungen und Aufgaben. Es wurde daher eine Überarbeitung der bisherigen Ausbildungs- und Prüfungsordnungen notwendig.

Die Durchführung der Unterhaltunsarbeiten an den Fernmeldeanlagen obliegt den Fernmeldewerkern. Der Vorsteher der Signal- und Fernmeldewerkstätten, der Signal- und Fernmeldemeisterei [illegible] ist verantwortlich für den betriebssicheren Zustand der Fernmeldeanlagen seines Bezirkes. Er erteilt Weisungen an die in seinem Bezirk Beschäftigten seines Fachgebietes und überwacht deren Arbeiten. Das gleiche gilt für zugeordnete Bauunge oder Bautrupps der SIW oder anderer Reichsbahndirektionen.

Dem Vorsteher der Signal- und Fernmeldemeisterei bzw. Fernmeldemeisterei zugeteilte Fernmeldewerker sind:

a) Fernmeldewerker ohne Facharbeiterprüfung,
b) Fernmeldewerker mit Facharbeiterprüfung
c) Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse II
d) Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse I
e) Fernmeldemeister

Fernmeldewerker ohne sowie Fernmeldewerker mit Facharbeiterprüfung, aber ohne Prüfung nach c)d) und e) dürfen nur unter Aufsicht an den Fernmeldeanlagen arbeiten. Fernmeldewerker mit Facharbeiterprüfung und Prüfung nach Klasse II dürfen selbständig an den Anlagen 1 genannten Fernmeldeanlagen arbeiten und Fernmeldewerker nach a) beaufsichtigen.
Fernmeldewerker mit Prüfung nach Klasse I dürfen selbständig an allen Fernmeldeanlagen arbeiten u. Fernmeldewerker nach a)b) und c) beaufsichtigen.

ist notwendig. Auf kleineren Dienststellen, wie es auch hier der Fall ist, hat der Fdl neben seiner Fdl-Tätigkeit noch viele andere Aufgaben zu erledigen. Der Unfallruf würde ihn veranlassen, auch jede andere Tätigkeit außerhalb seines Dienstraumes, wie die Wahrnehmung der Geschäfte der Aufsicht oder des Rangierleiters sofort einzustellen und an den Fernsprecher zu laufen.

Bf Lts 2 — Beim Ansprechen des Fdl sagte er: "Gustav, höre mal, wir haben hier Probealarm ". Er verlas dann den Inhalt des Schreibens.

1.15 Uhr — Der Wecker der Bahnhofsleitung - Verbindung zwischen Ww und Fdl - schlägt an. Fdl Ambes nimmt den Hörer ab und erfährt von seinem Ww von dem Probealarm.

1.15/1.20 — Bf Lts 3 — Der Fdl nimmt auf einem Stück Papier den Text auf und beendet das Gespräch ohne Wiederholung der Meldung. Dieser Verstoß gegen die FV § 11 (4) letzter Absatz, in dem es heißt:

" Mündlich oder fernmdl gegebene Meldungen und Aufträge sind wörtlich und deutlich zu wiederholen, bei Fragen müssen in der Antwort alle wesentlichen Angaben der Frage enthalten sein."

trägt schon in den nächsten Minuten seine Auswirkungen.

Da eine Läuteeinrichtung vorhanden ist, hätte der Fdl sofort das Gefahrsignal (Lt 3) geben müssen.

Bf Lts 4 — 1.21 Uhr — Fdl verständigt über Bezirksleitung die Dl 7 vom Probealarm. Da der Fdl seine aufgenommene Meldung nicht wiederholte, wird die Dl unvollständig unterrichtet und die Zahl von 20 Schwerverletzten fälschlich mit 40 angegeben. Welche Auswirkungen die Verdoppelung der Zahl der Schwerverletzten auf die Maßnahmen bei Ärzten, Krankenhäusern und DRK-Rettungsstellen zuwege bringen kann, wird sich jeder selbst vorstellen können.

1.22 Uhr — Fdl verständigt den Dvst.

1.23 Uhr — Der Schrankenwärter Gertig wird vom Fdl zum Herbeirufen von Bahnhofsbeschäftigten beauftragt.

Die Einträge in das Fernsprechbuch, Zugmeldebuch, Zugfahrtensicherungsbuch oder Merkkalender können gerade bei Unfällen zu wichtigen Beweismitteln werden.

1.28 Uhr Dvst trifft ein. Ein Prüfen der Anordnungen des Fdl findet nicht statt. Dvst beteiligt sich am Suchen der Rufnummer für Feuerlöschzug.

1.30 Uhr Der Ww bringt das Schild "Gleis gesperrt " an, begibt sich in den Lampenraum und zündet die Lampen für die Haltscheiben an.

1.30/1.34 Brigadedispatcher Puhlmann Dl 7 fragt nach genauer Unfallmeldung.

1.34 Uhr Dvst will zuständigen Arzt- und Gerätewagen Ebw anfordern, wird aber vom Betriebsleiter auf die B Nr. 10 des Bw Ebw vom 13.11.56 aufmerksam gemacht, wonach Geräte- und Arztwagen Ebw wegen Hauptuntersuchung außer Betrieb sind. Beim Fdl waren weder Telegramm noch ein Vermerk im Unfallmeldeplan darüber vorhanden.

Br Lts 8

1.35/1.40 Dvst verständigt über Posthilfe die Krankenhäuser in Seelow und Wriezen und das DRK in Seelow sowie den am Ort wohnenden Arzt Dr. Lenz. Die Vermittlungsstelle der Post war vermutlich über die Aufgaben einer " Posthilfe " bei Eisenbahnunfällen nicht unterrichtet. Sie vermittelte lediglich die Gespräche des Dvst mit den gewünschten Teilnehmern, führte aber nicht selbst die Benachrichtigung der örtl. Hilfe durch.

1.36/1.40 Fdl fordert Arzt-,Geräte- und Feuerlöschwagen an. Auf Nachfrage weiss der Fdl nicht, mit wem er gesprochen und wo er den Hilfszug anforderte.

1.44/1.45 Auf Ersuchen, Ww Wankow und 2 weitere Beschäftigte treffen zur Unterstützung ein, werden aber vom Fdl nicht eingesetzt. Die 4 Beschäftigten stehen ohne Auftrag im Dienstraum umher und wissen nicht, was sie anfangen sollen.

Br Lts 9

1.45 Uhr Ww Krüger hat Sh-2-Scheiben als örtl.Schutz der Unfallstelle aufgestellt.

Rtf Kranzusch steht noch immer im Dienstraum und weiß nicht, was er anfangen soll.

2.11 Uhr wurde der Fdl befragt, ob Signalwerkführer verständigt, da ein Schrankenbaum beschädigt ist.

2.12 Uhr Dvst und Fdl suchen gemeinsam im Bereitschaftsplan nach dem diensthabenden Signalwerkführer.

2.15 Uhr erhält der Abt.Leiter Verkehrsdienst Bf Letschin, Arlick, den Auftrag, den Signalwerkführer zu errufen.

2.20 Uhr stellt sich heraus, daß sich der Signalwerkführer unter seiner Dienstrufnummer - 1 320 - nicht meldet.

2.23 Uhr Dvst Raasch begibt sich endlich zur Unfallstelle, nachdem er sich fast 1 Stunde beim Fdl aufhielt.

2.30 Uhr ruft der Ww Krüger beim Fdl an und fragt, ob alles verständigt ist.

2.32 Uhr fragt Dl 7 an, ob ein Hilfsnachzug gefahren werden soll. Besonders wichtige Hilfskräfte hatten sich weder beim Bf noch im Bw gemeldet. Da außerdem der Feuerlöschzug noch im Bf stand, war die Möglichkeit der Mitfahrt mit diesem gegeben. Damit erübrigte sich das Fahren eines Hilfsnachzuges.

2.42 Uhr meldet sich vom Stellwerk W 6 in Kietz der VstV der Bm Wrs, Kuke, Er bat um Überlassung eines Kraftwagens, da eine andere Fahrmöglichkeit von Kietz nach Letschin nicht gegeben war. Auf sein Erscheinen wurde verzichtet. Im Ernstfalle hätte sich der VstV Kuke bestimmt einer Taxe bedienen können.

2.51 Uhr Der Arzt- und Gerätewagen von Fko treffen in Letschin ein, werden zunächst vor dem Überweg (der angenommenen Unfallstelle) zum Halten gebracht, um dann zum Bahnhof weiterzufahren.

Was hatte sich nach Anforderung des Arzt- und Gerätewagens um 1.40 Uhr durch den Fdl in Letschin in Frankfurt/O ereignet ?

- 7 -

3.00 Uhr der Avst in Begleitung des Unfallsachbearbeiters eingetroffen. Er ließ sich vom Dvst über die eingeleitete Rettungsarbeit unterrichten und übernahm dann die Leitung an der Unfallstelle.

3.05 Uhr Avst gibt Weisungen zur Aufgleisung und in Abwesenheit eines Arztes auch zur Versorgung der Verletzten. Er richtet eine Leitung ein, läßt aber das Leitungsschild an einen äußerst ungünstigen Platz zwischen den Gleisen aufstellen.

3.10 Uhr trifft der Arzt Dr. Buchholz vom Krankenhaus Wriezen ein. Er wird vom Oberbahnarzt Dr.Müller zu einer Absprache in den Arztwagen geleitet.

Dem Leiter des Hilfszuges wurde inzwischen die Übungsaufgabe übergeben. Sie lautete:

P r o b e a l a r m !

" Bei der Beförderung des Dg 6788 entgleiste der Tender der Zuglok (52er Lok) mit allen Achsen. Die letzte Achse des hinteren Drehgestells steht ungefähr einen halben Meter neben dem Gleis und ist bis zur Achsbuchse im Erdreich eingesunken."

<u>Aufgabe:</u> a) Der Tender ist mittels des Schneid- und Deutschlandgerätes zu entkuppeln,

b) die Lok ist ungefähr 2 m vorzuziehen,

c) der Tender ist mittels Deutschlandgerätes einzugleisen,

d) der Tender ist wieder mit der Lok zu verbinden.

Diese Aufgabe wurde vom Leiter des Gerätewagens und seiner Mannschaft zufriedenstellend gelöst. Gas- und Sauerstoffflaschen waren in wenigen Minuten zur Lok vorgebracht. Vom Schneider wurde eine ca 40 cm breite und 3 cm starke Eisenplatte innerhalb 2 Min durchgebrannt. Vom Ausladen des Deutschlandgerätes bis zum Anheben der Tenderachse wurden 35 Minuten benötigt.

mangelnde Wahrnehmung der Aufsichtspflicht des Amtes sind die Ursache des völligen Versagens der Unfallmeldestelle. Sonst hätte es nicht vorkommen können, daß bei der Übung ein Arztwagen angefordert wird, der außer Betrieb ist und der zweite Arztwagen erst nach 22 Min alarmiert wird. Eine Fehlarbeit, die sich nicht wiederholen darf.
Bei einem Unfall entsteht zweifellos mehr oder weniger Aufregung. Hierbei könnte es vorkommen, daß der Fdl Fehler macht, oder Wichtiges unterläßt, was schwerwiegende Folgen haben könnte. Der Unfallmeldeplan ist uns in solcher Situation ein Helfer. Er dient als Gedächtnisstütze für alle Maßnahmen. Das Suchen der Rufnummer für den Feuerlöschzug, die zeitgeraffte Anforderung des Arztwagens wären vermieden worden, wenn sich der Fdl sofort den Unfallmeldeplan zur Hand genommen hätte. Ein Unfallmeldeplan ist kein Helfer, wenn er nicht auf dem laufenden ist. So fehlt im Unfallmeldeplan beim Krankenhaus Wriezen die Anschrift. Bei lfd Nr. 5 müssen die laufenden Nummern mit denen der Merktafel für Posthilfe übereinstimmen. Die laufenden Nummern 8 und 9 sind entsprechend dem Bhf-Verf zu ändern. Im Mahnungsverzeichnis sind in Spalte 6 die Gesundheitsämter kenntlich zu machen.

Bf Lts 34

Für den Verbrecher: Tatbestandsaufnahmen, Benachrichtigung der Angehörigen Verunglückter usw ist je ein ausgefülltes Muster anzufertigen. Der Dvst prüft halbjährlich alle Unfallunterlagen auf allen Dienstposten, ob sie noch dem neuesten Stand entsprechen. Dvst Rausch hat dieses unterlassen. Die Bescheinigung vom 1.10.56 durch den Dvst fehlte im Unfallmeldeplan.

Bf Lts 35

Dvst Rausch war in keiner Minute Herr der Lage. Es fehlte die energische Handhabe des Dvst. Der persönliche und kollegiale Umgang des Dvst hat die Exaktheit, den Kampf gegen Fehler und Mängel sowie die Einhaltung der Disziplin beeinträchtigt.

Bf L 16

Die besonderen Aufgaben, die bei einem Unfall oder bei außergewöhnlichen Ereignissen den einzelnen Beschäftigten eines Bfs zufallen, können nur nach sorgfältiger Vorbereitung und bei fortgesetzter Übung und Schulung aller Beteiligten bewältigt werden. Was aber tat der Dvst Rausch ?

Bf L 17

- 11 -

Die zur Hilfeleistung herbeigerufenen Leute müssen eingesetzt werden und nicht untätig herumstehen. Sie sollen außer Rettungskasten und Krankentrage auch mit Werkzeugen wie Hämmer, Äxte, Spaten, Brechstangen und Pechfackeln ausgerüstet sein, damit sie an der Unfallstelle auch wirklich Hilfe leisten können.

Bra 20

Die Vermittlungsstelle der Post in Letschin arbeitete nicht nach der Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Post über Hilfeleistungen bei Eisenbahnunfällen. Die fernmdl. Benachrichtigung von Ärzten und Krankenhäusern zur Entlastung der Dienststelle wurde nicht durchgeführt. Es wurde lediglich der Bahnhof mit den gewünschten Teilnehmern verbunden.

Es bedarf wohl zum Abschluß keiner besonderen Erwähnung, wie sich das gesamte Verhalten des Dvst, Fdl und Ww im Ernstfalle ausgewirkt hätte.

Das Herbeirufen des Vertreters der Bm Wrz stieß auf Schwierigkeiten, weil der VstV außerhalb seiner Dienstzeit fernmdl. nicht zu erreichen ist. Der Verw Bahnanlagen wird empfohlen, durch eine beschleunigte Einrichtung des seit Monaten beantragten Dienstfernsprechanschlusses für den VstV Kuke einzutreten.

Verw A 18

Damit die Abfahrt des Löschzuges Fko gleichzeitig mit dem Hilfszug erfolgen kann, ist es dringend erforderlich, daß die seit Jahren geplante Zusammenlegung beider Standorte nun endlich Wirklichkeit wird. Dadurch würde gleichzeitig erreicht werden, daß die bereits mit Heizschlangen versehenen Tender des Löschzuges an die Vorheizanlage angeschlossen werden können und somit ein Entwässern während der Wintermonate entfällt.

Bw Fko Pbf 19

Es auf dem Bf Letschin, trotz mehrmaliger Einweisungen durch den Brandschutzinstrukteur noch immer Unkenntnis über Alarmierung der Ortsfeuerwehr und des Feuerlöschzuges besteht, ferner der Einsatz einer Lok als Feuerlöschlok nicht bekannt ist, sowie die vorhandenen Feuerlöschgeräte nicht vor-

Unfallklinik arbeiten zu lassen. Hier erst könnten sie mit Verletzungen und der 1. Hilfe vertraut gemacht werden.

Die Mannschaft des Gerätewagens zeigte ein diszipliniertes Verhalten. Sie arbeitete rasch und überlegt. Mannschafts- und Gerätewagen machen einen ordentlichen und sauberen Eindruck. Im Mannschaftswagen war lediglich die Aufbewahrung des Zuckers zu beanstanden. Dieser hatte Feuchtigkeit angezogen. Er ist des öfteren zu ersetzen. Eine Kaffeekanne und Gläser für Spirituosen sind neu zu beschaffen. Während der Übung brannte im Gerätewagen mehrmals die Sicherung zur Außenbeleuchtung durch. Der Mannschafts- und Gerätewagen hinterließ in Bezug seiner Außenbeleuchtung den besten Eindruck. Mannschafts- und Gerätewagen können als gutes Vorbild für alle Gerätewagen unseres Bezirks hingestellt werden.

Der Vst des Bw Fk Pbf bemängelte die Wohnungslage seiner Hilfszugmannschaft. Die Häuser Serauer Straße 9 - 10 in Frankfurt werden zur Zeit von 5 Familien bewohnt, die nichts mit dem Bw Fk Pbf zu tun haben. Es handelt sich zum Teil um Fremdarbeiter und Betriebsfremde. Es müßte sich ermöglichen lassen, diese Wohnungen für Hilfszugmannschaften frei zu machen. Das Wohnungswesen der Rbd sollte sich in dieser Angelegenheit mit dem Bw Fk Pbf in Verbindung setzen.

Die bei Bahnbetriebsunfällen wie auch bei Übungen zu treffenden Maßnahmen müssen schnellstens und gewissenhaft ausgeführt werden. Eine Unsicherheit darf nicht aufkommen. Voraussetzung hierfür ist, daß die Behelfe genau aufgestellt und auf dem laufenden gehalten werden. Eine gute Schulung aller Betriebseisenbahner ist ebenfalls Voraussetzung hierfür. Jeder Beschäftigte muß die für ihn in Betracht kommenden Bestimmungen der Betriebsunfallvorschrift, der DV für das Eisenbahnpersonal und der Betriebsvorschriften genau kennen.

Übungsteilnehmer werden sich fragen:

"Warum eigentlich Probealarm?"

Bei Durchführung eines Probealarms soll einmal die Verwendungsbereitschaft des Arzt- und Gerätewagens geprüft und gleichzeitig die Kenntnisse und Fertigkeiten aller Beschäftigten im Rettungswesen erprobt werden. Zum anderen werden gerade bei einem Probealarm Fehler und Mängel am besten erkannt und können so abgestellt werden.

Die auf Grund eines Probealarms in großer Zahl herausgegebenen Niederschriften sollen von den Betriebseisenbahnern gelesen und mit den Kollegen besprochen werden, damit im Ernstfalle jeder Eisenbahner in die Lage versetzt wird, Einrichtungen und Vorschriften richtig anzuwenden.

Gerade unsere Dienstvorsteher und das Stellwerkspersonal sollen sich mit dem Inhalt der Niederschriften über Probealarme vertraut machen und eine Selbsteinschätzung ihres Wissens vornehmen.

Die Rbd haben in der nächsten Dienstvorsteherbesprechung das gesamte Unfallmelde- und Rettungswesen, das vorstehend Ausgeführte und soweit erforderlich, rückliegende Probealarme eingehend zu behandeln.

Ämter und Dienststellen haben umgehend nachzuprüfen, inwieweit Mängel hierin vorhanden sind, die schnellstens abgestellt werden können. Die Dienststellen berichten den Ämtern - Gruppe Betriebstechnik - bis zum 12.2.57 über etwaige Mängel, die sie selbst nicht abstellen können. Die Ämter berichten entsprechend der Rbd - Abt Betriebstechnik - bis zum 18.2.57.

Die in der Niederschrift bei den einzelnen Punkten am Rande genannten Stellen haben sofort für Abstellung der aufgezeigten Mängel zu sorgen und über das Rba Bln 7 - Gruppe Betriebstechnik - der Rbd Bln - Abt Betriebstechnik - eingehend zu berichten.

Frist: 18.2.1957.

Gunke

Leiter der Abteilung

Bei Durchführung eines Probealarms soll einmal die Verwendungsbereitschaft des Arzt- und Gerätewagens geprüft und gleichzeitig die Kenntnisse und Fertigkeiten aller Beschäftigten im Rettungswesen erprobt werden. Zum anderen werden gerade bei einem Probealarm Fehler und Mängel am besten erkannt und können so abgestellt werden.

Die auf Grund eines Probealarms in großer Zahl herausgegebenen Niederschriften sollen von den Betriebseisenbahnern gelesen und mit den Kollegen besprochen werden, damit im Ernstfalle jeder Eisenbahner in die Lage versetzt wird, Einrichtungen und Vorschriften richtig anzuwenden.

Gerade unsere Dienstvorsteher und das Stellwerkspersonal sollen sich mit dem Inhalt der Niederschriften über Probealarme vertraut machen und eine Selbsteinschätzung ihres Wissens vornehmen.

Die Rbd haben in der nächsten Dienstvorsteherbesprechung das gesamte Unfallmelde- und Rettungswesen, das vorstehend Ausgeführte und soweit erforderlich, rückliegende Probealarme eingehend zu behandeln.

Ämter und Dienststellen haben umgehend nachzuprüfen, inwieweit Mängel hierin vorhanden sind, die schnellstens abgestellt werden können. Die Dienststellen berichten den Ämtern - Gruppe Betriebstechnik - bis zum 12.2.57 über etwaige Mängel, die sie selbst nicht abstellen können. Die Ämter berichten entsprechend der Rbd - Abt Betriebstechnik - bis zum 18.2.57.

Die in der Niederschrift bei den einzelnen Punkten am Rande genannten Stellen haben sofort für Abstellung der aufgezeigten Mängel zu sorgen und über das Rba Bln 7 - Gruppe Betriebstechnik - der Rbd Bln - Abt Betriebstechnik - eingehend zu berichten.

Frist: 18.2.1957.

Funke
Leiter der Abteilung

schriftsmäßig untergebracht und gepflegt werden, wird der Brandschutzinstrukteur, Kollege Mann, beauftragt, der Dienststelle eine nochmalige gründliche Einweisung zu erteilen. Das Versagen der Tragkraftspritze war auf verölte und verrußte Zündkerzen zurückzuführen. Es wäre richtiger gewesen, die Reserve Ts in Betrieb zu nehmen. Dieselbe wurde aber entwässert im Zuge mitgeführt. Der Brandschutzverantwortliche des Bw Fkw Pbf ist angewiesen worden, die Maschinisten der Löschgruppe im Zuge der Brandschutzausbildung so zu qualifizieren, daß die ihnen anvertraute Tragkraftspritze durch einwandfreie Pflege und Bedienung in jedem Falle, auch bei Entwässerung während der Wintermonate, einsatzfähig sind.

Brs 20

Bei Ankunft des Arztwagens an der Unfallstelle wurde festgestellt, daß der Wagen nicht einsatzbereit war. Es kam kein Arzt mit, und von den Gesundheitshelfern waren nur 3 ausgebildet, d.h. sie hatten einmal einen Kursus durchgemacht.

Der Wagen selbst machte einen wenig sauberen Eindruck. Ein Teil der Decken war mit Bezügen versehen, die nicht gerade als sauber zu bezeichnen waren. Medikamente und Einrichtungsgegenstände waren in zweckmäßiger Weise vorhanden, auch in ausreichender Zahl. Einige Arzneiflaschen waren schlecht gelagert, so daß sie umgefallen und ausgelaufen waren.

Ein großer Nachteil war, daß kein zweckmäßig ausgebildetes Sanitätspersonal auf dem Wagen war. Schon ein für die Zwecke des Arztwagens ausreichend ausgebildeter Helfer hätte der Sache ein anderes Aussehen gegeben. Es wurde bisher bei jeder Probefahrt festgestellt, daß den als Gesundheitshelfern eingesetzten Bahnhofsärzten die notwendigen Kenntnisse fehlen. Es wird daher vorgeschlagen, daß von jedem Bw mit Arztwagen, 9 Gesundheitshelfer (für jede Schicht 3) eine besondere Ausbildung durch den zuständigen Reichsbahnarzt erhalten. Zur Vervollkommnung ihrer Kenntnisse wäre zu raten, sie später 3 - 4 Wochen in einer

Bahnarzt Fk 21

Fkw 22

Unfallübungen sind auf seinem Bahnhof unbekannt, werden nicht durchgeführt, obwohl von der Rbd mit Mbl Nr. 9 vom 25.5.56 angeordnet wurde, daß auf den Dienststellen monatlich Unfallübungen durchzuführen sind. Ist dem Rba dieses Versäumnis nicht aufgefallen ? Die Dienststellen sind verpflichtet, ein Exemplar der Niederschrift über durchgeführte Unfallübungen dem Rba vorzulegen.
Auf die Bergung der Verunglückten und die Sorge für die Verletzten mußte der Dvst erst durch den Ob-Bahnarzt nach 40 Minuten hingewiesen werden. Eine Benachrichtigung der Angehörigen wurde unterlassen, obwohl die Buvo dieses im § 16 (2) ausdrücklich vorschreibt.

Ww Krüger und Fdl Ambos zeigten ein sehr desinteressiertes Verhalten. Wie kam der Ww dazu, den Streckenabschnitt Letschin - Werbig von sich aus zu sperren, ohne seinen Fdl zu verständigen ? Warum ließ Fdl Ambos nur den Streckenabschnitt Letschin - Sietzing sperren ? Es ist kaum zu leugnen, daß das Wiederholen von Aufträgen und Meldungen das einzige Mittel ist, dem Auftraggeber die Gewißheit zu verschaffen, daß ein Auftrag oder Meldung richtig verstanden wurde. Es können sich beim Sprechen oder Hören sehr leicht Mißverständnisse einschleichen. Ein wirksamer Schutz gegen etwaige Mißverständnisse kann nur durch Wiederholung erreicht werden. So aber kam es zu der fälschlichen Angabe von 40 Schwerverletzten, weil weder Ww und Fdl noch die Dl eine Wiederholung forderten.

Die Ortsfeuerwehr wurde erst nach Abruf des Feuerlöschzuges fernmdl. angefordert. An den Einsatz der auf dem Bf vorhandenen Zuglok eines Nahgüterzuges wurde nicht gedacht. Ausreichendes Schlauchmaterial - 4 Längen C-Schlauch - waren beim Fdl vorhanden. Jedoch waren die Schläuche nicht vorschriftsmäßig in dem von der Gruppe Brandschutz zur Verfügung gestellten Geräteschrank untergebracht, sondern lagen mit dem C-Strahlrohr in ungepflegtem Zustand auf einen Aktenschrank.
Bf Lts 16 Der Geräteschrank war nicht an der Wand befestigt und durch Fahrräder, Stühle usw verstellt.

Bf Lts 17 Die Dienstrüume des Dvst und des Fdl machten einen unordentlichen Eindruck.

3.45 Uhr Feuerlöschzug trifft in Letschin ein. Stärke der Löschmannschaft: 1 Gruppenführer und 9 Mann.
Der Einsatzbefehl an den Gruppenführer wurde nicht vorschriftsmäßig vom Leiter der Unfallstelle (Avst) erteilt, sondern mußte vom Sachbearbeiter Brandschutz gegeben werden.

3.50 Uhr war eine B-Länge bis zum Verteilungsstück und von dort ein C-Schlauch zur Brandstelle vorschriftsmäßig ausgelegt. Da als Brandobjekt ein brennender Omnibus angegeben war, waren Zumischer und Schaumbildnerbehälter mit nach vorn genommen worden. Die Vornahme der C-Leitung unter die Gleise wurde durch Entfernen einiger Schottersteine angedeutet. Beim Kommando "Wasser marsch" 5 Minuten nach Ankunft des Zuges versagte die Tragkraftspritze und förderte kein Wasser.

4.00 Uhr Trotz anstrengender Bemühungen des Maschinisten war die Inbetriebsetzung der Ts nicht möglich, so daß der Gruppenführer die Zuglok als Löschlok einsetzte und das Löschwasser von der Lok entnahm.

3.45 Uhr trifft ein Leitungsaufseher der Sfm Fko ein. Er erhielt den Auftrag, eine Unfallnachrichtenverbindung zur Odl zu schalten und einen tragbaren Fernsprecher an der Unfallstelle anzuschließen. Die Anordnung zum Schalten der Unfallnachrichtenverbindung wurde vom Leitungsaufseher nach der Verf Pr (Sf II - 2 a Sftufu) vom 24.9.56 nicht kontrolliert. Der Leitungsaufseher war über das Schalten der Unfallnachrichtenverbindung nicht unterrichtet. Dennoch gelang es dem Leitungsaufseher um

Sfm Fko 13

4.12 Uhr die Unfallnachrichtenverbindung mit Durchschaltung zur Odl herzustellen.

4.15 Uhr wurde der Probealarm beendet.

3) <u>Auswertung:</u>

In einer anschließenden Besprechung, woran alle am Probealarm Beteiligten teilnahmen, wurde kritisch zum Verlauf des Probealarms Stellung genommen.

Die Übung zeigte hauptsächlich, ein völliges Versagen der Unfallmeldestelle. Ein mit dem Unfallmeldewesen nicht vertrauter Fdl, ein Dvst, der seine Aufgaben vernachlässigt und teilweise

1.40 Uhr Die Anforderung war bei der Fernschreibstelle des Pbf Fko eingegangen. Diese verständigte einmal über direkte Leitung das Stellwerk Fmt, das Stellwerk den Lokleiter, zum zweiten löste die Fernschreibstelle die Sirene für die Mitfahrt des Arztwagens aus.

1.45 Uhr Sirene im Bw Pbf ertönt.
Der Lokleiter leitete sofort die Lok 38 3512 aus den Schuppen über die Drehscheibe an den Arzt- und Gerätewagen.

1.50 Uhr Lok am Hilfszug.

1.54 Uhr Bremsprobe.

2.00 Uhr Einlegetelegramm, Bremszettel und Fahrt- und Leistungsbericht werden dem Lokf vom Zugf übergeben.
Zur gleichen Zeit hatten sich alle zur Begleitung des Hilfszuges bestimmten Beschäftigten und der Einsatzleiter am Mannschaftswagen eingefunden. Der zuständige Bahnarzt, Dr. Hahn, war beurlaubt. Der Vertreterarzt Dr. Müller meldete sich nicht in seiner Wohnung. So fuhr der Arztwagen mit 5 Gesundheitshelfern und ohne Arzt zur Unfallstelle.

2.01 Uhr Abfahrt des Hilfszuges von Fko. Den Hilfszug begleitete ein Vertreter der Trapo, Abt.K, Fko.

Ein Kuppeln des Feuerlöschwagens mit dem Hilfszug war nicht möglich, weil erstens die Tender wegen Frostgefahr entwässert waren und erst gefüllt werden mußten, zweitens der Motorwagen zum Feuerlöschzug im Schuppen des Bw durch Lokomotiven verstellt und die Tender getrennt vom Motor-, Arzt- und Gerätewagen im Bw ungünstig aufgestellt stehen.

Bw Fk Pbf
12

Die Fahrt zur Unfallstelle verlief anstandslos. Der Zugführer führte Fahrt- und Leistungsbericht.

2.45 Uhr Abfahrt des Feuerlöschzuges in Fko.
Stärke der Löschmannschaft 1:9. Den Feuerlöschzug begleitete außerdem der Vst Bw Fk Pbf Borkner.

3.45 Uhr Eintreffen des Löschzuges in Letschin.
An der Unfallstelle war inzwischen um

1.50 Uhr Abt.Leiter Verkehrsdienst Bf Letschin, Arlick, trifft ein.

1.50/1.55 Ww Krüger schließt endlich einen Schrankenbaum, während der beschädigte 2. Schrankenbaum durch eine gelb leuchtende Laterne ersetzt wird.

1.53 Uhr Werden Rettungskästen und Krankentrage nach Aufforderung durch den Oberbahnarzt an die Unfallstelle gebracht. Zur Beleuchtung der Unfallstelle wird nichts unternommen.

Bf Lts
1o

1.54 Uhr Dl 7, Schulz, fragt an, ob Hilfszug herausfahren soll. Nach Buvo § 37 (2) wird bei Eingang der als Probealarm gekennzeichneten Anforderung wie im Ernstfall verfahren.

Dl 7
11

1.52 Uhr Dvst gibt Anweisung, den Warteraum als Verbandsraum herrichten zu lassen.

1.58 Uhr Dvst fordert nochmals Feuerlöschzug bei der Dl 7 an. Er versucht vergeblich, den Vst der Bm Wriezen, Kempe, zu erreichen und stellt dann anhand des Bereitschaftsplanes fest, daß dieser gar keine Bereitschaft hat.

2.oo Uhr Dvst ruft den VstV der Bm Wrz, Kuke, Vermittlung Kietz stellt fest, daß K. keinen Wohnungsfernsprechanschluß hat.

2.02 Uhr Dvst ruft nochmals Vermittlung Kietz und gibt Auftrag, VstV Kuke durch Boten vom Probealarm zu verständigen.

2.04 Uhr gibt Dl 7 der Strecke die Abfahrt des Hilfszuges um 2.01 Uhr ab Frankfurt/O bekannt.

2.08 Uhr Dvst wird darauf hingewiesen, die Ortsfeuerwehr einzuschalten, da sich der Brand an der Unfallstelle ausbreite. Von der Dienststelle wurde zwar eine Kübelspritze und ein Naßfeuerlöscher zur Unfallstelle gebracht, die aber infolge des geringen Löschmittelinhaltes zur wirkungsvollen Brandbekämpfung nicht ausreichten.

2.10 Uhr Ortsfeuerwehr und Arzt Dr. Lens aus Letschin verst[illegible]digt. Ortsfeuerwehr kann sofort mit 5 Mann ausrück[illegible] Auf das Kommen des Arztes und Anrücken der Ortsf[illegible] wird verzichtet.

1.24 Uhr Fdl sperrt fernmdl lediglich die Strecke nach Sietzing mit dem Vermerk: "Betriebsgefahr, haltet Züge zurück !

Bf Lts 5 Nach FV § 30 (10) ist für den Wortlaut der Streckensperrung die an die beteiligten Zugmelde- und Blockstellen zu richten ist, der Fernschreiber zu benutzen.

1.24 Uhr Dl 7 fragt zurück, wer Probealarm ausgelöst hat.

1.25 Uhr Dem Fdl wird ebenfalls ein verschlossener Briefumschlag mit folgendem Inhalt übergeben:

P r o b e a l a r m !

"Reiseomnibus durch auslaufendes Benzin plötzlich in Brand geraten. Der Brand droht auf Pwg und Postwagen überzugreifen, Feuerlöschwagen Fko erforderlich. "

1.25 Uhr Ww Krüger ruft den Fdl in Werbig an, gibt diesem ebenfalls den vollen Text des Briefes durch und sagt dann:

Bf Lts 6 " Na, dann müssen wir wohl das Gleis sperren."

Nach FV § 30 (4 und 8) ist bei unvorhergesehener Sperrung die vom Amt in den Bahnhofsbüchern im voraus bestimmte Zugmeldestelle für die Sperrung eines Gleises zuständig. Nach Absatz 8 des gleichen § gibt jede Betriebsstelle, die Kenntnis von einer drohenden Gefahr erhält, an alle dem betroffenen Streckenabschnitt benachbarten Schrankenposten, Zugfolge- und Zugmeldestellen die Meldung:

" Betriebsgefahr, haltet Züge zurück ! "

1.25 Uhr Fdl nimmt endlich den Unfallmeldeplan zur Hand und sucht die Nummer des Feuerlöschzuges.

1.28 Uhr Die vom Ww ausgesprochene Sperrung des Gleises Letschin-Werbig erfolgte sofort. Eine Eintragung in das Fernsprechbuch erfolgte jedoch nicht. Verstoß gegen FV § 11 (8), in dem es unter anderem heißt:

Bf Lts 7

" Die fahrdienstlichen Meldungen und Aufträge und betriebswichtigen Gespräche sind in das Fernsprechbuch einzutragen, und zwar von der abgebenden und annehmenden Stelle. "

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Berlin
Verwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes
Abt. Betriebstechnik
B+V II - 2 Buk 79

Berlin, den 7. Januar 1957
26 113

An die
RbM Bln 1 - 7, Bing M, Bing A,
alle Bf, Bw, Sfm und Bm des Bezirks

nachr.: Pr, Vpr op D, Vpr A, Verw B+V, B+V B, W, M, Anl, Sf,
Abt B+V I, B+V II, B+V Ktr 1 - 6, B+V Ka-Sch,
Abt Schulung, Brs und Oba
Ausbildungsbahnhöfe Osb, Kp, Kd, Sw, Ga, Kw, Jü, Ld,
Mah, Pd, Wur, Nau, Brn, Or, Bas,
Spd, St, Ki, Fk Pbf, Frb, Füw und Bs

- je besonders -

Betr.: Unfallmelde- und Rettungswesen

Nachstehende Niederschrift über den am 18.11.56 um 1.15 Uhr auf Stellwerk Lts des Bfs Letschin durchgeführten Probealarm zur Kenntnis.

1) Probealarm:

Am 18.11.1956 wurde um 1.15 Uhr dem Weichenwärter Krüger auf Stellwerk Lts des Bfs Letschin ein Brief folgenden Inhalts übergeben:

" P r o b e a l a r m !

Am 18.11.1956 prallte um 1.15 Uhr der aus Richtung Ebw kommende Dg 6788 auf dem beschrankten Überweg in km 93.8 mit einem besetzten Reiseomnibus zusammen. Omnibus ca 40 m mitgeschleift, zur Seite geschleudert und umgestürzt. Lok mit allen Achsen, Pwg und Postwagen mit je einer Achse entgleist. 2 Güterwagen überpuffert und leicht ineinandergeschoben. Ca 20 Schwerverletzte. "

2) Durchführung des Probealarms:

1.15 Uhr Nach Lesen des Briefes rief der Ww Krüger seinen Fdl an. Dies geschah nicht durch Unfallruf, sondern durch ein normales Rufzeichen, einmal kurz. Die Abgabe einer Unfallmeldung durch Unfallruf, auch wenn sich der Unfall innerhalb des Bahnhofs ereignet,

Bf Lts
1

1) Zum Einsatz bei
FdL Hud, Kreis Hud, Stom Hud,
Rgo, Bez Jägerberg

2) zurück zum DVSt

[illegible]

h. g. [illegible] 3/12.57
4 g. [illegible] 3/12.57
" [illegible] 4/2.57
" [illegible] 07.02.57
Kly [illegible] 07/02.57
" [illegible] 07/02.57.
" [illegible] 08.02.57
" [illegible] 09.02.57
" Neumann 09.02.57.
" [illegible] 18.02.57
" [illegible] 18.02.57
" [illegible] 18.02.57
" [illegible] 16.2.57
" [illegible] 17.2.57
" Bigalke 18.2.57

1) Zum Umbau bei
FDGB Hdl, Amt Hdl, Atom Hdl
Rgn, Bez Jägerberg

2) zurück zum DVSt

Kl. Bünz

Kl. f. Stimmel 3/12.57
Kg. Jesser 3/12.57
" Bünz 4/2.57
" Dittrich 05.02.57
Kg Schittig 07/02.57
" Oglikat 07/02.57
" Mein 08.02.57
" Mahak 09.02.57
" Neumann 09.02.57
" Hirnek 18.02.57
" Suhn 18.02.57
" Jungfeld 18.02.57
" Wittig 16.2.57
" Pannke 17.2.57
" Bigalke 18.2.57

Regierung der Deutschen Demokratischen Republik

Ministerium für Verkehrswesen
Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft

Arbeitsanweisung IIIb

zur Betriebsplanaufstellung 1957

für den Verkehrszweig Wagenwirtschaft

A. Allgemeines zur Ausarbeitung des Betriebsplanes

I. Einleitung
II. Organisatorisches
III. Schlüssel für die Aufstellung und Vorlage der Betriebspläne
IV. Verantwortlichkeit für die Ausarbeitung der Pläne
V. Bestätigung der Betriebspläne
VI. Planänderungen

I. Grundlage und Bedeutung der Betriebspläne

Der Artikel 21 der Verfassung der DDR legt fest:

„Zur Sicherung der Lebensgrundlage und zur Steigerung des Wohlstandes seiner Bürger stellt der Staat durch seine gesetzgebenden Organe unter unmittelbarer Mitwirkung seiner Bürger den öffentlichen Wirtschaftsplan auf. Die Überwachung seiner Durchführung ist Aufgabe der Volksvertretung." Diese Forderung der Verfassung wird durch die Aufstellung der jährlichen Volkswirtschaftspläne erfüllt.

Durch die Regierungsverordnung vom 16. März 1950 wurde für die gesamte volkseigene Industrie die Einführung der Betriebspläne angeordnet.

Die Betriebspläne enthalten die Aufgaben des Betriebes als Anteil am Volkswirtschaftsplan. Ihre Ausarbeitung muß deshalb auf Grund der im Volkswirtschaftsplan festgelegten Aufgaben für das jeweilige Planjahr erfolgen. Durch die Betriebspläne wird erreicht, daß die Werktätigen in den Betrieben unmittelbar die Planziele des Volkswirtschaftsplanes mitbestimmen und um die Erfüllung und Übererfüllung ihres Anteils an den Planaufgaben kämpfen. Die Beschlüsse der Partei der Arbeiterklasse und der Regierung unserer Arbeiter-und-Bauernmacht fordern u. a. von allen Betrieben die größtmögliche Rentabilität. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, bei der DR das Hauptaugenmerk auf die Steigerung der volkswirtschaftlichen Leistungen bei geringerem Ansteigen des innerbetrieblichen Aufwandes durch Modernisierung, Automatisierung und Ausnutzung der neuesten technischen Erkenntnisse zu lenken. Das richtige Verhältnis zwischen volkswirtschaftlichen und innerbetrieblichen Leistungen wird durch technisch-wirtschaftliche Kennziffern festgelegt und kontrolliert.

II. Organisatorisches

Die Betriebspläne sind nach dem in der Arbeitsanweisung festgelegten Schlüssel aufzustellen und vorzulegen.

Es werden in den Bww und Wm die Betriebspläne getrennt ausgearbeitet und auf Rbd-Ebene zusammengefaßt. Die Pläne der Verwaltungen Wagenwirtschaft werden der Hv der Wagenwirtschaft direkt gemäß Schlüsselliste vorgelegt.

A. Allgemeines zur Ausarbeitung des Betriebsplanes

I. Grundlage und Bedeutung der Betriebspläne

Der Artikel 21 der Verfassung der DDR legt fest:

„Zur Sicherung der Lebensgrundlage und zur Steigerung des Wohlstandes seiner Bürger stellt der Staat durch seine gesetzgebenden Organe unter unmittelbarer Mitwirkung seiner Bürger den öffentlichen Wirtschaftsplan auf. Die Überwachung seiner Durchführung ist Aufgabe der Volksvertretung." Diese Forderung der Verfassung wird durch die Aufstellung der jährlichen Volkswirtschaftspläne erfüllt.

Durch die Regierungsverordnung vom 16. März 1950 wurde für die gesamte volkseigene Industrie die Einführung der Betriebspläne angeordnet.

Die Betriebspläne enthalten die Aufgaben des Betriebes als Anteil am Volkswirtschaftsplan. Ihre Ausarbeitung muß deshalb auf Grund der im Volkswirtschaftsplan festgelegten Aufgaben für das jeweilige Planjahr erfolgen. Durch die Betriebspläne wird erreicht, daß die Werktätigen in den Betrieben unmittelbar die Planziele des Volkswirtschaftsplanes mitbestimmen und um die Erfüllung und Übererfüllung ihres Anteils an den Planaufgaben kämpfen. Die Beschlüsse der Partei der Arbeiterklasse und der Regierung unserer Arbeiter-und-Bauernmacht fordern u. a. von allen Betrieben die größtmögliche Rentabilität. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, bei der DR das Hauptaugenmerk auf die Steigerung der volkswirtschaftlichen Leistungen bei geringerem Ansteigen des innerbetrieblichen Aufwandes durch Modernisierung, Automatisierung und Ausnutzung der neuesten technischen Erkenntnisse zu lenken. Das richtige Verhältnis zwischen volkswirtschaftlichen und innerbetrieblichen Leistungen wird durch technisch-wirtschaftliche Kennziffern festgelegt und kontrolliert.

II. Organisatorisches

Die Betriebspläne sind nach dem in der Arbeitsanweisung festgelegten Schlüssel aufzustellen und vorzulegen.

Es werden in den Bww und Wm die Betriebspläne getrennt ausgearbeitet und auf Rbd-Ebene zusammengefaßt. Die Pläne der Verwaltungen Wagenwirtschaft werden der Hv der Wagenwirtschaft direkt gemäß Schlüsselliste vorgelegt.

1

[illegible] für die Ausarbeitung und Vorlage der Betriebspläne

[illegible] sind [illegible] und vorzulegen:

[illegible] nicht vorleg., [illegible] und An- [illegible] der Vorlage.

Verwaltung der Rbd stellt zusammen:

Zeichenerklärung:

1X bzw. 2X = Anzahl der Zusammenstellungen f. d. Vorlage.

Plan	Bzw	Wm	Bww	Wm	Gesamt
[illegible]	X2	—	—	—	2X
[illegible] n. Pl. 11/12	X1	—	—	—	—
[illegible]	X2	—	1X	—	—
[illegible]	X1	—	—	—	—
[illegible]	X1	—	—	—	4X
[illegible]	X1	X1	—	—	4X
[illegible]	X1	—	—	—	4X
[illegible]	X	—	—	—	—
[illegible]	X1	X1	—	—	1X
[illegible]	X1	X1	—	—	—
[illegible]	X2	X2	1X	1X	2X
[illegible],1	X1	X1	—	—	1X
[illegible]	—	—	—	—	1X
[illegible]	X1	—	—	—	1X
[illegible]	X1	—	—	—	—
72,1	X1	—	1X	—	—
72,2	X1	—	1X	—	—
72,3	X1	—	—	X	1X
[illegible],1	X1	—	—	X	1X
[illegible],1	X1	—	—	X	1X

Bemerkungen:

Zu Plan 11/12:
Für die Leistungen der Wm Erläuterungen zum Plan 11/12 beachten.

Zu den Plänen 43—45:
Materialpläne sind nach den Weisungen der Mv vorzulegen.

Zu Plan 56,2:
Der Kostenplan der TBS wird von der Techn. Betriebsschule in Zusammenarbeit mit der Verwaltung aufgestellt.

IV. Verantwortlichkeit für die Ausarbeitung der Pläne

Verantwortlich für die Aufstellung des Gesamtplanes in den Bww und Wm ist der Vorsteher. Für die Aufstellung der Gesamtpläne der Verwaltungen sind die Verwaltungsleiter verantwortlich.

Für die einzelnen Plangruppen sind verantwortlich:

Plan	verantwortlich	Mitwirkung
11/12	Planer	WB, WU, TA (f. Menge)
Anlage z. Pl. 11/12	Planer	—
21	Planer	WB, WU
22	Planer	BPO, BGL, Arb., TAN, WB, WU, BfE, TA
Gr. 40	Mv (Wm Vst)	Planer, WU, WB
Gr. 50	Planer (Wm Vst)	Arb., TAN, Kader, WU, WB, BPO, BGL
60	Planer	BPO, BGL, Arb., Si, Bs
Gr. 70*)	Planer	Betriebsabr. (nur Bww)

Für die Ausarbeitung der Pläne 75,2, 81 und 82,1 ist die Arbeitsanweisung IV zu beachten.

V. Bestätigung der Betriebspläne

Die Pläne 11/12, 54 und die der Gruppe 70 werden den Verwaltungen durch die Hv W und den Bww und Wm durch die Verwaltungen bestätigt.

VI. Planänderungen

Planänderungen für abgeschlossene Quartale sind grundsätzlich verboten. Planänderungen innerhalb der Verwaltung können für noch nicht abgeschlossene Quartale jederzeit vom Leiter der Verwaltung vorgenommen werden, wenn es sich um Leistungsverschiebungen in der gleichen Position handelt. Veränderungen des Leistungsaufkommens der Dienststelle — z. B. durch Fahrplanänderungen, Umbeheimatung von Reisezugwagen usw. — haben die Gruppenleiter WU und WB der Planung umgehend mitzuteilen. Planänderungen über die Verwaltung hinaus und Veränderungen zwischen den Planpositionen innerhalb der Verwaltung sind bei der Hv zu beantragen und werden von der Hv durchgeführt.

Sämtliche Planänderungen werden nur in Form von Blockierungen oder Überschreitungsgenehmigungen gegeben.

B. Erläuterungen für die Ausarbeitung der Betriebspläne

Die Staatliche Plankommission legt auf Grund der Planvorschläge des MfV und der von der Regierung gegebenen Weisungen die Planaufgaben für das kommende Planjahr der Volkskammer zur Bestätigung vor. Nach der Bestätigung übergibt die Staatliche Plankommission das Plandokument dem MfV zur weiteren Aufschlüsselung auf die Hauptverwaltungen und Verwaltungen. Die Verwaltungen schlüsseln das Plandokument auf Grund der Projektbetriebspläne auf die einzelnen Dienststellen auf. Nachträgliche Änderungen der Plandokumente der Verwaltungen müssen durch die Hv W genehmigt werden.

*) Die Pläne 72,1—72,3 werden noch für 1957 bei der Verwaltung vom Betriebswirtschaftler unter intensivster Mitarbeit des Planers aufgestellt.

Planindikator der Wagenwirtschaft

Lfd. Nr.	Abst. mit BAB	Bezeichnung der Planposition	Mengeneinheit	Meßwert
		A. Innerbetriebliche Bruttoproduktion		
		Reisezugwagenbetrieb einschl. Reinigung		
1	1	Betriebliche Wagenbehandlung	1000 Achs.	300
2	2	Qualitäten	1000 Achs.	450
3	3	Verfahren	1000 Achs./h	260
4	4	Wagenreinigung R	1000 Achs.	1600
5	5	Wagenreinigung r	1000 Achs.	400
6	6	Lackpflege (L)	1000 Achs.	4000
7	7	Wagenreinigung U (D)	Std.	2,40
8	8	Zwischensumme Reinigung lfd. Nr. 4—7		
9	9	Summe Reisezugwagenbetrieb einschl. Reinigung lfd. Nr. 1—7		
		Reisezugwagenausbesserung und -untersuchung		
10	10	Reisezugwagenbedarfsausb. (RBA)	DM	
11	11	RBU	Stck.	100
12	12a	RBU (S)	Stck.	1000
13	13	RU	1000 Achs.	20000
14	14	Sonstige Leistungen Reisezugwagen	DM	
15	15	Summe Reisezugwagenausbesserung u. -untersuchung, lfd. Nr. 10—14		
		Güterwagenbetrieb einschl. Reinigung		
16	16	Betriebliche Wagenbehandlung	1000 Achs.	60
17	17	Waschen und Teilenisoeichen	1000 Achs.	1800
18	18	Vollentseuchen	1000 Achs.	3200
19	19	Summe Güterwagenbetrieb einschl. Reinigung, lfd. Nr. 16—18		
		Güterwagenbedarfsausbesserung und -untersuchung		
20	20	Güterwagenausbesserung (GBA)	DM	
21	21	GZU	Stck.	100
22	22	GRU	Stck.	350
23	23	GMU	Stck.	1000
24	24	GHU	Stck.	3000
25	25	Bu 1 u. 2 (Rollfahrzeuge)	Stck.	190
26	26	Sonstige Leistungen Güterwagen	DM	
27	27	Summe Güterwagenausbesserung und -untersuchung, lfd. Nr. 20—26		
28	28	Summe Bww, lfd. Nr. 9+15+19+27 (Leistung f. d. Hv W)	DM	
29		Summe Wm (nur Verw. W)	DM	
30		Summe Hv W (Bww u. Wm), lfd. Nr. 28+29	DM	

Lfd. Nr.	Abst. mit BAB	Bezeichnung der Planposition	Mengeneinheit	Meßwert
31	46	Leistungen für andere Rb-Stellen	DM	
32	49	Leistungen für Raw	DM	
33	50	Massenbegarfsgüter (Industrieprod.)	DM	
34	50a	Sonstige Industrieproduktion	DM	
35	51	Generalreparaturen an Güterwagen	Stck.	4000
36	52	Sonstige Leistungen für Inv. und GR	DM	
37	53	Sonst. Leistg. f. Dritte, Rbbu u. andere haushaltgebundene Stellen	DM	
38	54	Summe lfd. Nr. 33—37	DM	
39	55	Dampferzeugung insgesamt	1000 t	4000
40	—	davon Abgabe insgesamt	1000 t	—
41	—	davon Abgabe an Dritte (Industrieproduktion)	1000 t	4000
42	—	Ölgaserzeugung insges. (Industrieproduktion)	1000 cbm	100
43	—	davon Abgabe insgesamt	1000 cbm	—
44	—	Ölgasteer insges. (Industrieprod.)	t	130
45	—	Kohlenwasserstoff (Industrieprod.)	t	300
46	65	Summe Ölgas und Kuppelprodukte, lfd. Nr. 42—45		
47	66+67	Anfert. und Aufarb. von Teilen	DM	
48		davon Abgabe insgesamt	DM	
49	58	Propangas/Waschanstalt	DM	
50	62—64	Handelsware	DM	
51	4	Summe innerbetriebl. Bruttoprod., lfd. Nr. 28+31+32+36+39+40+46+47+48+49+50	DM	
29		Wm (nur Verw. W)	DM	
52		Summe Bww u. Wm, lfd. Nr. 51+29	DM	
		B. Volkswirtschaftliche Bruttoproduktion		
I.		Güterwagenbetriebstage (nur Verw. W)	1000 Tage	
II.		Güterwagenbetriebstage (S) (nur Verw. W)	1000 Tage	
III.		Personenwagenachskm (nur Verw. W)	Mio	
IV.		Invest und GR mit eigenen Kräften	DM	
V.		Industrieproduktion	DM	
		Summe volkswirtsch. Bruttoproduktion	—	

Erläuterungen zu den Planpositionen

Betriebliche Wagenbehandlung R — Planpos. Nr. 1 — Auftrags-Nr. 100 (Planung und Abrechnung in 1000 Achsen) gilt auch für Bahnpost- und Mitropawagen.

Die Grundlage für die mengenmäßige Planung bildet die Achsenzahl, die sich aus dem Zugbildungsplan und dem Schmierplan unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte der verkehrenden Bahnpost- und Mitropawagen ergibt.

Die Abrechnung dagegen erfolgt unter Zugrundelegung der tatsächlich gelaufenen Achsen. Hierbei sind Wagen mit Rollenachslagern sowie Wagen mit Zapfenschmierung als behandelte Achsen mitzuzählen, wenn das Schmieren der rollenden und gleitenden Teile erfolgt.

Zum Arbeitsumfang dieser Position gehört außer dem Schmieren der Achsen auch das Schmieren aller gleitenden und reibenden Teile (z. B. Zug- und Stoßvorrichtungen, Bremsgestänge, Bolzen, Türbänder, Türschlösser usw.).

Außer den planmäßigen Ölen und Schmieren sind noch folgende Arbeiten unter dieser Position nachzuweisen:

1. Prüfen der Gasbeleuchtung und Beseitigen kleiner Störungen, insbesondere Auswechseln von Glühkörpern, Düsen, Mundstücken, Mischrohren, Schutztürchen, Blenden und Glasglocken,
2. Gasanzünden lt. Brennkalender, wenn der Zug während der Brennzeit an den Betrieb übergeben wird,
3. Prüfen der elektr. Beleuchtung und Beseitigen kleiner Schäden, insbesondere Auswechseln von Glühlampen, — außer Röhrenbeleuchtung — Glasglocken und Sicherungen, Nachladen und Warten der Batterien,
4. Nachbinden der Gepäcknetze,
5. Anheizen der Öfen in Personen- und Gepäckwagen einschl. Versorgen der Wagen mit Brennstoffen,
6. Verbinden und Verbalgen der Übergänge der Reisezugwagen auf Reinigungs- und Werkstattgleisen,
7. Füllen der Wasserbehälter und -kannen in Reisezugwagen (einschl. Bftropa),
8. Anbringen und Wenden der Richtungsschilder auf Reinigungs- und Werkstattgleisen,
9. Reinigen der Staubfilter für Druckbelüftung bei Neubauwagen.

Fallen die unter lfd. Nr. 1, 3, 4, 7 und 9 aufgeführten Arbeiten anläßlich der Durchführung einer RBA oder RU an, sind sie nur bei diesen Schadgruppen abzurechnen.

Für die betriebliche Wagenbehandlung sind Nichthandwerker einzusetzen. Löhne für Handwerker dürfen nur für das Nachladen und Warten der Batterien anfallen sowie für das Prüfen der elektr. Beleuchtung.

Gasfüllen — Planpos. Nr. 2 — Auftrags-Nr. 101

(Planung und Abrechnung in 1000 Achsen) gilt auch für Bahnpostwagen und Pwg.

Hierunter wird das Gasfüllen aus ortsfester Anlage oder Gaskesselwagen verrechnet. Die Grundlage für die Planung dieser Position bildet der Zugbildungsplan. Das fremdbezogene Gas ist als Einzelkostenmaterial zu planen. Wird ausnahmsweise Gas vom Wagenmeister gefüllt, erfolgt die Planung und Abrechnung mengenmäßig nach Achsen auch beim Bww. Die Lohnkosten sind in diesem Fall nicht vom Bww zu planen und abzurechnen.

Vorheizen — Planpos. Nr. 3 — Auftrags-Nr. 102

(Planung und Abrechnung nach 1000 Achsstunden) gilt auch für Bahnpost- und Bftropswagen.

Hierunter fällt das Vorheizen aus ortsfesten Anlagen (Dampferzeugung aus ortsfestem Kessel oder — bei Ausfall des ortsfesten Kessels — durch Heizkesselwagen oder Heizlok). Die Dampfkosten sind Materialeinzelkosten dieser Position. Die Grundlage für die Planung bildet der Vorheizplan, der nach dem Zugbildungsplan aufzustellen ist.

Die Löhne für das Auswechseln schadhafter Heizkupplungen und Dichtungsringe während der Heizperiode sind bei dieser Position zu planen und abzurechnen. Das Material gehört in die Position „Sonstige Leistungen R". Bww, die keine Planauflage für Vorheizen haben, verrechnen die gesamten Kosten unter „Sonstige Leistungen R".

Der Abbau der Heizkupplungen am Ende und der Wiederanbau der aufgearbeiteten Heizkupplungen vor Beginn der Heizperiode gehören nicht zur Position „Vorheizen" und sind als „Sonstige Leistungen" zu planen und abzurechnen.

Um die Dauer der Vorheizzeit zu berücksichtigen, wird die Mengeneinheit auf 1000 Achsstunden festgelegt. Eine Achse eines Doppelstockwagens gilt als 3 Achsen eines normalen Reisezugwagens.

Beispiel:

Vorheizen von 15 Wagen = 30 Achsen mit 2 Std. Vorheizdauer = $30 \times 2 =$ 60 Achsstunden. Vorheizen einer Achse eines Doppelstockwagens mit 2 Std. Vorheizdauer = $1 \times 3 \times 2 = 6$ Achsstunden.

Die Vorheizdauer ist auf halbe Stunden aufzurunden.

Wagenreinigung R — Planpositions-Nr. 4, Auftrags-Nr. 110

(Planung und Abrechnung in 1000 Achsen)

Die Grundlage der Planung bilden die Zugbildungspläne. Die Abrechnung erfolgt nach der Istleistung. Der Arbeitsumfang ist in der DV 403 festgelegt. Im besonderen wird darauf hingewiesen, daß das Füllen der Seifenspender sowie das Ausrüsten der Wagen mit Rollenpapier, Handtüchern, Luftreinigern und Kopfpolsterschonern einschl. Waschen ebenfalls hier zu verrechnen ist. (Gehört zum Einzelkostenmaterial.) Die Ergänzung während der Fahrt erfolgt durch die Dienstfrau und ist bei der Pos. U (D) zu verrechnen. Bei der Reinigung der Doppelstockwagen gilt eine Achse eines Doppelstockwagens = 3 Achsen eines normalen Reisezugwagens. Soweit Arbeitskräfte des techn. Wagendienstes die Reinigung an Trieb- und Beiwagen durchführen, werden sie auch bei dieser Position geplant und verrechnet.

Wagenreinigung r — Planpositions-Nr. 5, Auftrags-Nr. 111

(Planung und Abrechnung in 1000 Achsen) — gilt auch für Bahnpostwg.

Für die Planung und Abrechnung gelten die gleichen Grundsätze wie für R. Der Arbeitsumfang ist in der DV 403 festgelegt. Die in den Zugbildungsplänen noch vorhandenen Bezeichnungen „u" gelten in diesem Sinne als r.

Lackpflege L — Planpositions-Nr. 6 — Auftrags-Nr. 112

(Planung und Abrechnung in 1000 Achsen gilt auch für Bahnpostwg.)

Planung und Abrechnung erfolgt wie bei „R". Der Arbeitsumfang und die zeitliche Wiederholung sind in der DV 403/II, Abs. B, Pos. 4 b, festgelegt. Die trocken behandelten Wagen werden nur kostenmäßig erfaßt und gelten mengenmäßig nicht als Erfüllung der Planposition Lackpflege. Bei der Lackpflege der Doppelstockwagen gilt eine Achse eines Doppelstockwagens = 3 Achsen eines normalen Reisezugwagens.

Lackpflegemittel ist Einzelkostenmaterial.

Wagenreinigung U (D) — Planpositions-Nr. 7 — Auftrags-Nr. 113

(Planung und Abrechnung in Stunden.)

Grundlage der Planung ist der Dienstplan für Dienstfrauen. Der Arbeitsumfang ergibt sich aus der DV 403/I. Besonders wird darauf hingewiesen,

[illegible] der flüssigen Seife, des Rollenpapieres und der Hand-[illegible] der Fahrt durch die Dienstfrauen zur Planposition U (D) ge-[illegible]

[illegible]-Instandsetzung (RBA) — Planpositions-Nr. 10 —

[illegible] Pos. 1, RBA—S und 121 für RBA—W.

[illegible] sind die bisher angefallenen Istkosten, die Entwicklung im [illegible] technische Verbesserung des Wagenparkes und die Steigerung [illegible] zu berücksichtigen. Die Plankosten sind gleichzeitig [illegible] Arbeitsproduktion nach Meßwerten, Isteinzelkosten und Plan-[illegible] ergeben den Abgabepreis. Abgabepreis und Istleistung nach [illegible] einander Überein.

Die [illegible] Zugbeobachtung ist grundsätzlich vom Bww instandzusetzen. [illegible] nach das Auswechseln schadhafter Teile der Röhrenbeleuch-[illegible] zu geringem Arbeitsaufkommen kann die örtlich zuständige [illegible] herangezogen werden. Die Stm verrechnet in solchen [illegible] Leistungen mit dem Bww. Die Leistungen sind vom Bww ver-[illegible] mit der Stm zu binden.

[illegible] Auswertung und Kontrolle der RBA durchführen zu [illegible] neben der wertmäßigen Planung und Abrechnung auch die [illegible] nachzuweisen. Die Planung erfolgt — getrennt nach RBA—S [illegible] — in allen Plänen nach Stück und Wert und wird in den [illegible] aus dem BAD in einer Summe übernommen.

[illegible] der Einteilung der Schadgruppen für den Mengennachweis in der BO 2 [illegible] der Arbeitsaufwand in Stunden zugrundezulegen. Die Materialkosten [illegible] nicht bestimmend für die Zuordnung zu den Schadgruppen.

RBA—S = 0— 4 Stunden auf Betriebsgleisen
RBA—K = 0— 4 Stunden auf Werkstattgleisen RBA—W
RBA—0 (4) = 4— 8 Stunden auf Werkstattgleisen RBA—W
RBA—0 (8) = 8—30 Stunden auf Werkstattgleisen RBA—W
RBA—30 = 6b. 30 Stunden auf Werkstattgleisen RBA—W

Die Betriebs- und Werkstattgleise werden durch das Bww in Verbindung mit der Wm unter Beachtung der Sicherheitsbestimmungen örtlich festgelegt.

Die wagentechnische Unterhaltung des Hilfszuges der Reisezugwagenbauart [illegible] unter dieser Position verrechnet.

RU — Planpositions-Nr. 11 — Auftrags-Nr. 130

(Planung und Abrechnung in Stück)

Die RU ist eine Reisezugwagenbetriebsuntersuchung mit verschärfter [illegible], die an Stelle einer Jahresuntersuchung an den Bahndienst-[illegible] der Reisezugwagenbauart und der im leistungsschwachen Verkehr [illegible] Reisezugwagen mit jährlichen Laufleistungen unter 50 000 km [illegible] Bww durchgeführt wird. Für diese Wagen gilt der sechsjährige Er-[illegible]. Die Grundlagen für die Planung dieser Wagen bilden die [illegible] der Wagenmeistereien. WB 3 der Verw. W teilt die Wagen [illegible] mit ihrer Quartalseinteilung den Bww bekannt.

Die RU an Salonwagen sind als Leistungen für Dritte nachzuweisen.

RU (S) — Planpositions-Nr. 12 — Auftrags-Nr. 131

(Planung und Abrechnung in Stück)

Die [illegible] an RU (S) erfolgt vom MV, Hv W. Bis zur Neuherausgabe [illegible] bildet die Dienstanweisung für die Wagenabnahme (DA 002) die [illegible] für den Arbeitsumfang.

RU — Planpositions-Nr. 13 — Auftrags-Nr. 132

(Planung und Abrechnung in 1000 Achsen)

Grundlage für die Planung bildet der beheimatete Wagenpark abzüglich der Wagen, die sich zum Termin der RU im Raw befinden.

Maßgebend für den Arbeitsumfang ist das Merkblatt für Reisezuwagen-betriebsuntersuchungen. Alle bei der RU festgestellten Schäden sind zu beseitigen und bei dieser Position zu verrechnen.

Sonstige Leistungen Reisezugwagen — Planpositions-Nr. 14 — Auftr.-Nr. 140

(Planung und Abrechnung in DM)

Bei der Planung ist die Entwicklung im Verkehr, die technische Verbesserung des Wagenparkes und die Steigerung der Arbeitsproduktivität zu berücksichtigen.

Unter „Sonstige Leistungen Reisezugwagen" sind zu planen u. abzurechnen:

1. Das Reinigen der Kranken-, Zellen- und Sonderwagen (z. B. Salon-, Kultur-, Unterrichts- und Kinowagen sowie der Wagen im Ru-Verkehr).
2. Das Scheuern, Ölen und Bohnern der Fußböden lt. Merkblatt 974/25.
3. Entwesen und Desinfizieren. (Das Merkblatt der RU ist zu beachten.) Der Arbeitsumfang für Desinfizieren ist der DV 403 zu entnehmen. Das Entwesen ist nach Bedarf auszuführen.
4. Herrichten und Ausrüsten von Güterwagen — auch M-Wagen — für besondere Zwecke zur Personenbeförderung einschl. Achslagerunter-suchungen, Waschen und Beseitigen kleiner Schäden, die nicht unter eine Schadgruppe fallen.
5. Beschriften und Unterhalten der Richtungs- und Umlaufschilder.
6. Kosten für die Be- und Entladung der Schmalspurwagen, die im Zu-sammenhang mit ihrer Zu- und Rückführung zur Ausbesserungsstelle anfallen.
7. An- und Abbau von Heizkupplungen zum Beginn und Ende jeder Heiz-periode. Das Auswechseln von schadhaften Heizkupplungen bei Dienst-stellen ohne Planauflage „Vorheizen" ist hier ebenfalls zu verrechnen, desgleichen Kosten für die Bereitstellung von Dichtungsringen und neu aufgearbeiteten Heizkupplungen bei Verbrauch (gilt auch für Bahn-postwagen).
8. Ergänzen und Einbau von Aschbechern, Feuerlöschern, Kübelspritzen, Wasserkannen, Rollenpapierhaltern, Seifenspendern und Behältern für Luftreiniger. (Die Instandsetzung einzelner dieser Teile erfolgt im Rahmen der Ausbesserung.) Beschriften der Wasserkannen, Nachfüllen der Ersatzteilschränke mit Notlaternen, Glühlampen und Sicherungen. Ergänzen der Heiz- und Bremskupplungen sowie der Werkzeuge und Rettungskästen (Ersatz nur bei Diebstahl) im Gepäckwagen.
9. Die dem Wagenmeister vom Bww zeitweise beigegebenen Hilfskräfte, soweit diese reine Wagenmeistertätigkeit ausüben.
10. Kosten für eine zusätzliche Heizlok bei einer Überschreitung der vor-handenen Kapazität der Vorheizanlage oder bei Fehlen einer ortsfesten Anlage, sofern nicht im Lokkupplungsplan enthalten.
11. Beschaffen von Spezialradsätzen als Ersatzstücke (mit Zustimmung der Hv W). Die Radsätze sind als Richtsatzplanbestände der Klasse 3 zu führen. Erst nach Einbau kann die Abrechnung mit der Hv W als sonstige Leistung erfolgen.
12. Leistungen an K-Zügen, die außer den betriebstypischen Leistungen anfallen. Hierzu gehört auch die Besetzung der Züge mit eigenem und

eigenen Personal. Die von anderen Eb-Stellen gestellten Arbeitskräfte sind wie Zuordnungen zu behandeln.

13. Lauffähigmachen von Reisezugwagen auf Betriebsgleisen.

14. Leistungen auf besondere Anordnung der Hv W.

Laufende Behandlung G — Planpositions-Nr. 16 — Auftrags-Nr. 150

Hierzu gehören:

1. Das Ölen der Achslager sowie der gleitenden und reibenden Teile. Zu planen sind die zu behandelnden Achsen lt. Schmierplan. Abzurechnen sind die tatsächlich geölten Achsen. Hierbei sind Wagen mit Rollenachslagern und Zeitschmierung in Achsen als behandelte Wagen mitzuerfassen, wenn das Schmieren der reibenden und gleitenden Teile erfolgt.
2. Betreuen, Versorgen mit Kohlen und Anheizen der Öfen in den Pwg und Leig-Einheiten.
3. Überholen, Auswechseln von Ölwannen und Schmierpolstergestellen sowie Gangbarmachen von Teilen auf Betriebsgleisen, soweit diese Arbeiten nicht als Teilarbeit einer Schadgruppe (GBA) auszuführen sind.

Die Ziffern 2 und 3 sind nur kostenmäßig zu planen und abzurechnen. Handwerkerlöhne dürfen bei dieser Position nicht anfallen.

Waschen und Teilestreichen — Planposition-Nr. 17 — Auftrags-Nr. 160

Den Arbeitsumfang bestimmt die Kundmachung 7. Hier ist auch das Waschen von Kühl- und Kesselwagen zu planen und abzurechnen. Die Planung wird nach Erfahrungswerten in 1000 Achsen mit Kosten je Mengeneinheit unter Berücksichtigung der Transportleistungen nach Gutarten (BuV) vorgenommen. Ebenso erfolgt die Abrechnung. Die Kohle der Heizeinrichtungen (auch wenn Heizkesselwagen verwendet werden) ist als Gemeinkostenmaterial zu planen und abzurechnen. Waschlok und Heizkesselwagen sind mit den Bw vertraglich zu binden. Die Entfernung der Rückstände aus den Gruben wird als Gemeinkosten verrechnet.

Vollstreichen — Planpositions-Nr. 18 — Auftrags-Nr. 161

Sinngemäß wie vor.

Güterwagenbedarfsanbesserung (GBA) — Planpos.-Nr. 20 — Auftr.-Nr. 170 für GBA—B und 171 für GBA—W.

Wie bei KBA, außerdem Schäden am Wagenteil der Heizkesselwagen, ausgenommen Heizeinrichtungen, die unter Heizkesselwageneinsatz bei der Maschinenwirtschaft abzurechnen sind. Das Lauffähigmachen von Wagen in Werkstätten wird als GBA abgerechnet. Die wagentechnische Unterhaltung der Kranwagen ohne eigenen Antrieb und sonstigen Wagen sowie der Hilfszüge der Güterwagenbauart obliegt dem Bww und wird hier als GBA verrechnet. — Schadgruppen:

GBA—S = 0— 4 Stunden auf Betriebsgleisen
GBA—K = 0— 4 Stunden auf Werkstattgleisen GBA—W
GBA—1 = 4—15 Stunden auf Werkstattgleisen GBA—W
GBA—3 = 15—30 Stunden auf Werkstattgleisen GBA—W
GBA—30 = üb. 30 Stunden auf Werkstattgleisen GBA—W

Kesselwagen gehören ihrer Bauart nach zu den Güterwagen. Schäden an denselben sind unter GBA zu verrechnen. Hierzu gehören auch KBA, wenn sie von VEB durchgeführt und über das Bww der Hv in Rechnung gestellt werden.

Güterwagen-Zwischenbremsuntersuchung (GZU) — Planpostitions-Nr. 21 — Auftrags-Nr. 180

Die Bahndienst- und Dienstgüterwagen der Güterwagenbauart haben einen 6jährigen Erhaltungsabschnitt, und zwar sind nach der letzten HU bzw. GR auszuführen:

nach 1 Jahr eine Zwischenbremsuntersuchg. m. Achslagerunters. im Bww,
nach 2 Jahren eine Zwischenbremsuntersuchg. m. Achslagerunters. im Bww,
nach 3 Jahren eine MU bei nichtgedeckten Wagen im Heimat-Raw,
eine JUA bei gedeckten Wagen im Heimat-Raw,
nach 4 Jahren eine Zwischenbremsuntersuchg. m. Achslagerunters. im Bww,
nach 5 Jahren eine Zwischenbremsuntersuchg. m. Achslagerunters. im Bww,
nach 6 Jahren eine HU im Raw.

Die Wagen ohne Bremse erhalten nach dem 1., 2., 4. und 5. Jahr nur eine Achslagerunterstuchung.

Die Verwaltungen haben die zur Zwischenbremsuntersuchung anfallenden Wagen bei den Heimat-Abnahmeinspektionen Wegen zu erfragen und für ihre Bww einzuplanen. Die Stelltage sind bei der Quartalsaufteilung zu berücksichtigen.

Für die Ausführung der Zwischenbremsuntersuchung gilt die Brevo III, § 7. Vorhandene Schäden sind bei der Untersuchung im Rahmen des Planpreises zu beheben.

Hierzu gehören auch Schmalspurwagen, die anstelle einer JU eine GZU nach dem Unterhaltungsturnus erhalten. Die Schmalspurwagen sind wie Bahndienst- und Dienstgüterwagen zu erfassen.

GJU, GMU, GHU Planpositions-Nr. 22, 23, 24 — Auftr.-Nr. 181, 183, 184
Arbeitsumfang nach DV 984.

Ru 1 und 2 (Rollfahrzeuge) — Planpositions-Nr. 25 — Auftrags-Nr. 185
Hier sind die Untersuchungen an den Rollfahrzeugen nachzuweisen. Für den Arbeitsumfang ist die DV 984 sinngemäß anzuwenden.

Ru 1 = halbjährliche Untersuchung
Ru 2 = jährliche Untersuchung.

Die Mengenermittlung erfolgt nach dem Bestand.

Sonstige Leistungen Güterwagen — Planpos.-Nr. 26 — Auftrags-Nr. 190
Hierunter fallen:

1. Ausrüsten der Transportzüge für die Hohe Kommission zur Güterbeförderung.
2. Verlade- und Entladekosten der Schmalspurwagen zum und vom Raw.
3. Umsetzen von Vollspurwagen auf Rollfahrzeuge sowie Umsetzen von Rollfahrzeugen auf Rollfahrzeuge.
4. Ergänzen der Heiz- u. Bremskupplungen sowie der Werkzeuge im Pwg.
5. Kosten für Be- und Entladen, Pflege, Auf- und Absatteln der Umsetzradsätze der Type III nach Anweisung des MfV.
6. Zeitweise vom Bww dem Wagenmeister beigegebene Hilfskräfte (nur in nachweisbaren Ausnahmefällen, soweit reine Wagenmeistertätigkeit ausgeführt wird).
7. Lauffähigmachen von Wagen auf Betriebsgleisen.
8. Unterhalten und Ergänzen der Kuppelbäume und Langleitungen.
9. Beschaffen von Spezialradsätzen als Ersatzstücke (mit Zustimmung der Hv W). Die Radsätze sind als Richtsatzplanbestände der Klasse 3 zu

[illegible]. Erst nach Einbau kann die Abrechnung mit der Hv W als „Sonstige Leistung" erfolgen.

10. Sonstige Arbeiten an Fahrzeugen der Schadgruppen JU, JUA und HU. Die [illegible] sind in der Arbeitsanweisung zur Reparaturplanung der [illegible] festgelegt. Vor Abrechnung der Arbeiten sind Kostenvoranschläge zur Genehmigung bei der Hv W einzureichen.

11. Leistungen auf besondere Anordnung des MfV — Hv W.

Leistungen für andere Rb-Stellen — Planpos.-Nr. 31 — Auftrags-Nr. 290

1. Der Hilfszug gehört zur Maschinenwirtschaft, die den Einsatz jeweils regelt. Zur Unterstützung werden nach Anforderung vom Bww Kräfte zur Verfügung gestellt. Die Kosten hierfür sind nach Erfahrungswerten als Leistung für andere Rb-Stellen zu planen. Die vom Bww beigegebenen Kräfte werden im Aufwand dem für den Einsatz des Hilfszuges zuständigen Bbn berechnet. Zum Hilfszugeinsatz ist auch das Verladen der durch Unfälle nicht lauffähigen Fahrzeuge zur Ausbesserungsstelle zu zählen, auch wenn diese Arbeiten nicht von der Hilfszugmannschaft ausgeführt werden.
2. Unterhaltung der Kleinbehälter und der fahrbaren Laderampen.
3. Reparatur der Getreidevorsatzwände und Tiergitter.
4. Instandsetzung von Geräten und Werkzeugen anderer Rb-Stellen.
5. Sonstige Leistungen für andere Rb-Stellen.

Leistungen für Raw — Planpos.-Nr. 32 — Auftrags-Nr. 390

Die Leistungen zwischen Bww und Raw sind vertraglich zu binden.

Massenbedarfsgüter — Planpositions-Nr. 33 — Auftrags-Nr. 4100 (Industrieproduktion)

Die Massenbedarfsgüter werden im Rahmen der freien Kapazität unter Ausnutzung von Abfallprodukten hergestellt. Die Preisbestätigung ist vom Rat des Bezirkes einzuholen. Demzufolge sind Massenbedarfsgüter nur solche Artikel, die über Groß- und Kleinhandel direkt der Bevölkerung zugute kommen.

Sonstige Industrieproduktion — Planpositions-Nr. 34 — Auftrags-Nr. 4105

Alle übrigen Leistungen, die bisher bei Massenbedarfsgütern verrechnet wurden und nach den Begriffsbestimmungen jetzt nicht mehr darunter fallen, werden hier geplant und abgerechnet.

Generalreparaturen an Güterwagen — Planpos.-Nr. 35 — Auftrags-Nr. 420

Hier sind nur die GR an Güterwagen in Menge und Wert nachzuweisen. Der Arbeitsumfang ist nach DV 984 zu planen. Die Leistung ist vertraglich mit der Hv W zu binden.

Sonstige Leistungen für Investitionen und Generalreparaturen — Planpos. Nr. 36 — Auftrags-Nr. 430

Hier sind alle mit eigenen Kräften ausgeführten Investitionen und GR nachzuweisen, die nicht an Güter- und Reisezugwagen anfallen. Voraussetzung hierfür ist die Planauflage für die eigene Dienststelle.

Sonstige Leistungen für Dritte, Rbbu und haushaltsgebundene Stellen — Planpositions.-Nr. 37 — Auftrags-Nr. 490

Hierunter sind alle übrigen Leistungen für Dritte zu planen.

Bei Ausführung von RBA, RU und RBU an Bahnpostwagen sind das Mitteilungsblatt Nr. 1/53 vom 30. 4. 1953 und die DV 226 zu beachten.

Dampferzeugung — Planpositions-Nr. 39 — Auftrags-Nr. —

Da als volkswirtschaftliche Leistung nur die zum Verbrauch zur Verfügung gestellte Menge Dampf gelten kann, ist sowohl bei der Planauflage als auch bei der abzurechnenden Menge der Leitungsverlust und die für den Betrieb der Heizanlage notwendige Menge nicht als erzeugte Menge nachzuweisen. Bruttoproduktion ist demnach die Abgabe an andere Rb-Stellen, Raw, Dritte und der eigene Bedarf für Vorheizen, Raumbeheizung und Maschinen außerhalb des Heizwerkes.

Der eigene Verbrauch für Raumbeheizung und Warmwassererzeugung sowie Abgabe von Dampf an Bw zur Raumbeheizung werden als Gemeinkosten beim Bww verrechnet. Bei Abgabe von Dampf vom Bw an das Bww zur Raumbeheizung sind die Kosten hierfür vom Bww nicht zu planen. Es sind Gemeinkosten des Bw.

Die Dampferzeugung insgesamt wird im Plan 11/12 nur über Menge und Meßwert geplant.

Dampfabgabe insgesamt — Planpositions-Nr. 40

Als Davon-Zahl wird die Abgabe insgesamt nur über Menge und Abgabepreis in lfd. Nr. 40 geplant. Der Abgabepreis stellt einen Durchschnittspreis je Mengeneinheit dar, der sich aus den verschiedenen Abgabepreisen für andere Rb-Stellen, Raw und Dritte zusammensetzt. Die Abgabe von Dampf an HO, Mitropa und Kioske ist demjenigen in Rechnung zu stellen, der die Mieten einzieht. Die leistungsempfangende Stelle hat mit dem Bww über die Leistung die Verträge abzuschließen.

Dampfabgabe an Dritte — (Industrieproduktion) — Planpositions-Nr. 41

Die Dampfabgabe an Dritte wird hier nur nachrichtlich ausgewiesen, und wird weder im Meßwert noch im Abgabepreis in der Bruttoproduktion für Bww addiert. Die Summe wird unter „Industrieproduktion" bei der Volkswirtschaftlichen Bruttoproduktion unter V erfaßt.

Ölgaserzeugung — Planpositions-Nr. 42 — Auftrags-Nr. 760

Die gesamterzeugte Ölgasmenge abzüglich des Leitungsverlustes ist die Bruttoproduktion.

Die gesamte Ölgaserzeugung wird nur in Menge und Meßwert im Plan 11/12, Zeile 42, geplant. In Zeile 43 des Planes wird die Abgabe mit den Abgabepreisen nachgewiesen. Der Abgabepreis ist ein Festpreis und beträgt für andere Rb-Stellen, Dritte und Raw 330,— DM für 1000 cbm.

Ölgasteer — Planpositions-Nr. 44 — Auftrags-Nr. —

Die gesamte Erzeugung von Ölgasteer einschließlich Eigenverbrauch ist in diesem Sonderfall Abgabe und wird in der Zeile 44 des Planes 11/12 über Meßwert und Abgabepreis nachgewiesen. Der Abgabepreis ist ein Festpreis und beträgt 150,— DM pro Tonne.

Kohlenwasserstoff — Planpositions-Nr. 45 — Auftrags-Nr. —

Kohlenwasserstoff wird mit einem einheitlichen Festpreis von 300,— DM pro Tonne abgegeben.

Anfertigung und Aufarbeitung von Teilen — Planpos.-Nr. 47 — Auftrags-Nr. 770/775

Die Zeile 47 des Planes 11/12 rechnet voll zur Bruttoproduktion und wird über Meßwert nachgewiesen. In Zeile 48 erscheint nur die Abgabe in Plan-

selbstbestimmen. Der eigene Verbrauch ist hier nicht enthalten. Er geht in die einzelnen Planpositionen ein.

Propangas bzw. Waschanstalt — Planpositions-Nr. 49 — Auftrags-Nr. —

Propangas:

Propangas wird nur im Bww Saalfeld umgefüllt und gehört mit zur Bruttoproduktion. Es gehört nicht zur Industrieproduktion.

Waschanstalt:

Hier ist das Waschen der Arbeitsschutz- und Berufskleidung für andere RB-Stellen zu planen. (Bww Rummelsburg.)

Handelsware — Planpositions-Nr. 50 — Auftrags-Nr. —

Handelsware ist bezogenes Material, das ohne Be- und Verarbeitung weiter verkauft wird.

Wagenmeisterei — Planpositions-Nr. 29

Die Aufgaben der Wagenmeistereien (Wm) sind in den Dienstanweisungen 017, Ausgabe 1953 und 002, Ausgabe 1954, festgelegt. Zu den Wm zählen hier auch die Abnahmeinspektionen (ATW) in den Raw und die Wagengrenzstellen (WGS). Die Wm stellt einen Betriebsplan für Wagenmeisterei, Abnahmeinspektion-Wagen und Wagengrenzstelle auf. Diese Leistungen werden nicht vom Bww geplant. Das von der Wagenmeisterei zu planende Material wird überwiegend vom Bww vorgehalten und als Handelsware abgegeben. Bei der Wagenmeisterei ist alles Material Gemeinkostenmaterial.

Die Kosten der Wm gehören bei der Verwaltung zur Bruttoproduktion (Kosten = Meßwert).

Die Ausbesserung auf Betriebsgleisen soll für Güter- und Reisezugwagen überwiegend von den Wagenmeistern ausgeführt werden. Wird hierbei das Bww zu Hilfeleistungen in Anspruch genommen, so ist diese Arbeit auf Schadzettel durch das Bww abzurechnen.

Beispiel:

Der Wagenmeister baut eine zerbrochene Fensterscheibe mit Rahmen aus. Das Bww ersetzt die Fensterscheibe durch eine neue. Der Einbau in den Wagen erfolgt wieder durch den Wagenmeister. In diesem Falle hat der Wagenmeister einen Schadzettel auszuschreiben, auf dem die Instandsetzung der Scheibe vorgegeben wird. Auf dem Schadzettel ist durch den Wagenmeister zu vermerken, daß der Aus- und Einbau durch den Wagenmeister erfolgt ist. Die Leistung wird durch das Bww als RBA-B abgerechnet.

Jungschlosser:

Jungschlosser, die ihre geforderte Werkstattzeit in einem Bww ableisten, sind von diesem nach den gesetzlichen Bestimmungen zu entlohnen (überwiegend. Lohngruppe 5). Mit Übernahme in die Wm erhalten diese Jungschlosser Lohngruppe 5 mit Durchschnitts-Überverdienst der letzten Beschäftigungszeit im Bww. Mit Ablegung der Hilfswagenmeisterprüfung erfolgt die Übernahme in Gehaltsgruppe 6.

Volkswirtschaftliche Bruttoproduktion

Für die Punkte I—III ist die Verfügung „Der Staatssekretär", Hv W/W 9 vom 19. 12. 1955 und die Ergänzungsverfügung „Der Staatssekretär", Hv W, WB 6 vom 9. 8. 1956 zu beachten. Die Angaben im Plan und Ist sind durch

die Verwaltung W von der Verwaltung BuV einzufordern und zu übernehmen. Die Bww füllen diese Zeile nicht aus. Die Bww haben zur volkswirtschaftlichen Bruttoproduktion unter IV — Invest und GR mit eigenen Kräften — die lfd. Nr. 36 und für Industrieproduktion die lfd. Nr. 33, 34, 41 und 46 in die Zeile V zu übernehmen. Für die Verwaltung ergibt sich dann die Summe der volkswirtschaftlichen Bruttoproduktion, die in den Plan 54, lfd. Nr. 2, zu übernehmen ist.

Plan 11/12 — Bruttoproduktion nach Meßwerten und Abgabepreisen

Die Pläne 11 und 12 sind zu einem Vordruck 11/12 vereinigt, jedoch werden die Erläuterungen für jeden Plan besonders gegeben.

a) Bruttoproduktion nach Meßwerten

Im Produktionsplan werden die voraussichtliche Bruttoproduktion des Vorjahres und die geplante Bruttoproduktion des Planjahres nachgewiesen.
Die Bruttoproduktion nach Meßwerten enthält demnach:

1. die im Planjahr voraussichtlich gefertigten Erzeugnisse oder vollbrachten Leistungen, auch wenn diese im kommenden Planjahr nicht mehr gefertigt werden oder anfallen,
2. die für das kommende Planjahr geplanten und beauflagten Erzeugnisse und Leistungen,
3. Leistungen für Investitionen und Generalreparaturen, soweit sie von Arbeitskräften des eigenen Betriebes durchgeführt werden.

Bei den Leistungen, deren Auflage von der Hv W in DM vorgegeben wird, ist der Meßwert = Planselbstkosten. Die Planselbstkosten werden nach Fertigstellung des Plan-BAB III als Bruttoproduktion in den Plan übernommen. Auch für Massenbedarfsgüter sind die Planselbstkosten als Meßwert einzusetzen.

Die Bruttoproduktion nach Meßwerten muß im Plan 11/12 mit Zeile 69a des BAB III für jede einzelne Planposition übereinstimmen. Eine Ausnahme hierbei machen Ölgas, Ölgasteer und Kohlenwasserstoff, die über Meßwert nur in der Summe abzustimmen sind und in der Menge für jede einzelne Leistung (s. Fußnote im BAB III).

Für alle übrigen Positionen des Planes 11/12 ist die Menge abstimmbar mit der Zeile e) des Plan-BAB III. Hierbei ist zu beachten, daß bei Dampf nur die abgegebene Menge in der Zeile e) enthalten ist. Zur Abstimmung der gesamterzeugten Menge Dampf müssen die Zeilen e—i) addiert werden. Die Additionssumme stimmt mit der Gesamterzeugung in der Fußnote überein.

b) Warenproduktion nach Abgabepreisen (Umsatzertrag)

Die Warenproduktion nach Abgabepreisen setzt sich aus der gesamten für die Abgabe bestimmten Leistung des Produktionsplanes zusammen. Bei den Planpositionen, bei denen ein Eigenbedarf vorliegt, wird dieser über Abgabepreis nicht nachgewiesen.

Im Plan 11/12 ist der Eigenbedarf nicht in einer besonderen Spalte ausgewiesen. Die Abgabepreise = Umsatzertrag sind im BAB III mit Zeile 53 abstimmbar. Hierbei ist zu beachten, daß der Plan 11/12 nur für das gesamte Jahr mit dem BAB abgestimmt werden kann. Die Quartalsaufteilung ist mit Plan 62.1 in den Zeilen 64—73 abzustimmen. Bei Abstimmung mit dem BAB II ist die Handelsware abzusetzen. Die Summen einschließlich Quartale sind mit der Spalte 28, Zeile 77—89 abstimmbar.

Der Abgabepreis ist in der Regel bei Dampf ein gemischter, weil er sich aus den Abgabepreisen für Lieferungen an andere Rb-Stellen und an Dritte zusammensetzt. Der Abgabepreis ist zu errechnen aus der Summe der verschiedenen Umsatzerträge, dividiert durch die gesamt abgegebene Menge.

c) Industrieproduktion

Die Summe der Industrieproduktion ist bei der volkswirtschaftlichen Leistung in die Zeile Nr. V einzusetzen. Sie ist in der Gesamterzeugung bereits enthalten und wird hier nur nachrichtlich ausgewiesen.

Zusatzanlieferungen zum Plan 11/12

Der Plan 11/12 wird von den Wagenmeistereien nicht aufgestellt. Die Verw. überträgt die Gesamtleistungen der Wagenmeistereien aus dem Plan 54, Zeile 1, in den Plan 11/12. Hierbei muß gewährleistet sein, daß diese Summe mit der Jahressumme des Planes 62 übereinstimmt. Die Quartalsaufteilung wird aus dem Plan 82 für Wagenmeistereien entnommen. Sie ist nicht abzugrenzen. Diese Summe gilt gleichzeitig als Bruttoproduktion nach Meßwerten.

Der Plan der Verw. ist zur Abstimmung mit dem BAB in vollen DM aufzustellen. Daraus errechnen sich die Abgabepreise je Mengeneinheit. Zur Abgabe an die Hv W sind die Werte in TDM mit einer Kommastelle zu bringen.

Anlagen zum Plan 11/12

Anlage 1

In die Anlage 1 zum Plan 11/12 sind die mit dem Rba sowie mit allen anderen Rb-Stellen und Raw vertraglich festgelegten Leistungen aufzunehmen. Die Addition dieser Leistungen muß mit den lfd. Nr. 31—32 des Planes 11/12 übereinstimmen. Soweit vorhanden, sind Verträge mit Dritten ebenfalls mit in die Anlage aufzunehmen.

Anlage 2

Alle im Plan 11/12 aufgeführten Leistungen für Investitionen und Generalreparaturen sind in die Anlage 2 aufzunehmen, soweit das Bww als Hauptausführender gilt. Sämtliche anderen Leistungen für Investitionen und Generalreparaturen sind dem mit der Durchführung des Vorhabens beauftragten Betrieb als Leistung für andere Rb-Stellen bzw. als Leistung für Dritte in Rechnung zu stellen. Die Vorhaben sind hier einzeln aufzuführen mit Angabe der Titellistennummer, der Bezeichnung des Vorhabens, der Plansumme im Planjahr und des Anteils der Leistungen (DM), die von der Dienststelle auszuführen sind. Die im Plan 11/12 eingesetzten Gesamtkosten dürfen keinesfalls die in den Kostenanschlägen bzw. Entwurfsheften veranschlagten Kosten übersteigen.

Plan 21

1. Reparaturstand

Der beheimatete Wagenpark sowie der Schadwagenpark sind in Stück anzugeben. Bei der Ermittlung des beheimateten Wagenparkes im Soll sind die voraussichtlichen Zu- und Abgänge des folgenden Jahres zu berücksichtigen. Die Angaben hierüber erfolgen bei der Hv W und den Verwaltungen durch WD. Die Verw. geben dieselben an die Wm. Der beheimatete Wagenpark ist in der Kartei der Wm erfaßt und ist — nach Berücksichtigung der Zu- und Abgänge — in der Untergliederung des Planes 21 an das Bww zu geben.

Der Schadwagenbestand ist als Norm von der Verwaltung vorgegeben. In der Ist-Abrechnung ist der beheimatete Wagenpark im Durchschnitt des laufenden Monats nach der Nomenklatur des Planes 21 von der Wm zu ermitteln und an das Bww zu geben. In den Spalten 6—10 müssen in den Zeilen

1.1 dieselben Zahlen wie in Zeile 1.2,
1.3 dieselben Zahlen wie in Zeile 1.4,
1.5 dieselben Zahlen wie in Zeile 1.6 und
1.7 dieselben Zahlen wie in Zeile 1.8

erscheinen.

Der Schadwagenbestand im Ist bildet sich aus dem Durchschnitt der 22-Uhr-Meldung in der Wagenmeisterei. Der Durchschnitt wird ermittelt aus der Addition der täglichen Meldungen um 22.00 Uhr durch die Anzahl der Tagesmeldungen.

Der Schadwagenbestand im Soll und Ist ist für die einzelnen Typen entsprechend der Nomenklatur nach Bww und Raw zu unterteilen.

2. Kosten je Reisezugwagen

Die hier ermittelten Kosten je Wagen sind auf den beheimateten Wagenpark bezogen, trotzdem in den Gesamtkosten auch Leistungen für nicht im eigenen Bww beheimatete Wagen enthalten sind. Diese Abweichung von den tatsächlichen Kosten wird aber in Kauf genommen, da der Anteil dieser Arbeiten verhältnismäßig konstant bleibt und für die Dienststelle daher eine Vergleichbarkeit von Jahr zu Jahr vorhanden ist. Die Kosten für die Spalten 4—6 sind aus dem BAB zu entnehmen.

Es gehören zum Wagenbetrieb:
Betriebliche Wagenbehandlung, Gasfüllen und Vorheizen,
zur Wagenreinigung: R, r, L und U (D),
zur Ausbesserung und Untersuchung:
RBA, RU und sonstige Leistungen. (Die Jahresuntersuchung und die Zwischenbremsuntersuchung sind nicht mit einzubeziehen.)

Die Gesamtkosten der Zeile 2.4 ergeben sich aus der Addition der Zeilen 2.1—2.3.

Der beheimatete Wagenpark ist im Soll und Ist der gleiche wie in Teil I, Zeile 1.11.

In den Zeilen 2.1—2.4 erscheint die gleiche Wagenzahl.

3. Güterwagen (Schadwagen je Arbeitskraft bei GBA-W)

Die geplante Anzahl der Wagen für GBA-W ist auf den Arbeitstag zu beziehen, d. h., daß die geplante Jahresmenge durch die Kalendertage, abzüglich der Sonntage und Wochenfeiertage zu teilen ist. Die Arbeitskräfte sind dem Plan 51 zu entnehmen.

Eine Division der Schadwagen durch die Anzahl der Arbeitskräfte bei GBA-W ergibt auszubessernde Schadwagen pro Tag je Arbeitskraft. Für die monatliche Abrechnung ist die Schadwagenmenge für GBA-W aus dem BAB zu entnehmen und durch die Anzahl der Kalendertage abzüglich der Sonntage und Wochenfeiertage zu teilen.

Die durchschnittlichen Arbeitskräfte je Tag werden folgendermaßen ermittelt:

Die täglich arbeitenden Arbeitskräfte bei der Kostenstelle werden im Monat zusammengestellt und durch die Anzahl der Kalendertage abzüglich der Sonntage und Wochenfeiertage geteilt. Da die Kostenstelle für mehrere

Planpositionen arbeitet, wird nur Ermittlung der in der GBA-W beschäftigten Arbeitskräfte der prozentuale Anteil des Fertigungslohnes für diese Planpositionen an der Gesamtfertigungslohnsumme der Kostenstelle des BKB II ausgemacht. Der somit erhaltene Prozentsatz ist der Schlüssel für die Errechnung der Arbeitskräfte für die GBA.

Die Kennziffern in den Spalten 12 bis 14 sind wie folgt zu errechnen:

1. Reparaturstand:

   Spalte 12 = $\frac{\text{Sp } 4 \times 100}{\text{Sp } 8}$, Spalte 13 = $\frac{\text{Sp } 5 \times 100}{\text{Sp } 9}$

   Spalte 14 = $\frac{\text{Sp } 6 \times 100}{\text{Sp } 10}$

2. Kosten je Reisezugwagen und 3. Schadwagen je Porduktionsarbeiter:
   Spalte 12 = Sp 4 : 8, Spalte 13 = Sp 5 : 9, Spalte 14 = Sp 6 : 10.

Plan 22 — Technisch-organisatorischer Fortschritt

Die Voraussetzungen für eine schnelle und planmäßige Entwicklung der Volkswirtschaft werden vor allem durch die stetige Verbesserung des technisch-organisatorischen Zustandes eines jeden volkseigenen Betriebes geschaffen. Es ist daher notwendig, daß jeder Betrieb für jedes Planjahr einen Plan des technisch-organisatorischen Fortschrittes ausarbeitet, in dem sämtliche Maßnahmen enthalten sein müssen zur

1. Verbesserung der Fertigung und Technologie des Betriebes,
2. Verbesserung der Betriebsorganisation und der Verwaltungsarbeit,
3. Einsparung von Arbeitszeit, Material und Geld.

Die Betriebsleitung kann diese Aufgabe nicht allein lösen, sondern muß sie zu einer Angelegenheit der gesamten Belegschaft machen. Pflicht der Betriebsgewerkschaftsleitung, der demokratischen Parteien und der Massenorganisationen ist es deshalb, bei der Bearbeitung dieses Planes alle Kräfte des Betriebes zu mobilisieren.

Alle Werktätigen müssen ihr Arbeitsgebiet auf Möglichkeiten der Arbeitsverbesserung überprüfen und entsprechende Vorschläge einreichen. Die Erfahrungen der Aktivisten, Neuerer und der technischen Intelligenz und vor allem die neuen sowjetischen Arbeitsmethoden sind systematisch anzuwenden. Im Plan 22 sollen sich daher die Ziele des Betriebsplanes, wie die geplante Selbstkostensenkung und die Steigerung der Arbeitsproduktivität, widerspiegeln.

Hierzu folgende Beispiele:

1. In einer Wagenausbesserungsstelle wurde für die Durchführung der Bremsprüfungen täglich eine Lok für 16 Stunden benötigt. Durch Verlegen einer Luftleitung von 400 m Länge von einer in der Nähe befindlichen Luftkompressoranlage zum Untersuchungskanal der Wagenausbesserungsstelle konnten durch Einsparung der Lok die Selbstkosten erheblich gesenkt werden.
2. Weiterhin sind alle im Vorjahr eingeführten und bewährten Verbesserungsvorschläge, die eine Verbesserung der Fertigung und Betriebsorganisation sowie eine Materialeinsparung und somit eine Selbstkosteneinsparung bedingen, in den Plan aufzunehmen. Es sind jedoch nicht nur die eigenen Verbesserungsvorschläge und Erfindungen nachzuweisen, sondern alle Maßnahmen, auch angeordnete, die Einfluß auf die Selbstkosten haben, z. B. Verwaltungsvereinfachung, mechanische Außenreinigung, Schnellreparatur usw.

Die während des laufenden Planjahres, also nach Bestätigung des Betriebsplanes eingereichten und anwendbaren Verbesserungsvorschläge und sonstige durchgeführte Maßnahmen werden nicht nachträglich in das Formblatt 22 aufgenommen. Sie wirken sich in einer überplanmäßigen Steigerung der Arbeitsproduktivität und Senkung der Selbstkosten aus.

Plan 43 — Einsatz- bzw. Fertigungsmaterial

Der Plan 43 dient der Ermittlung des Fertigungsmaterials nach Menge und Wert. Fertigungsmaterial ist das Material, welches in das Erzeugnis eingeht bzw. den Kosten des Erzeugnisses direkt zugerechnet werden kann. Jede Planposition des Planes 11/12 wird in den Plan 43 aufgenommen, soweit für die Leistung Fertigungsmaterial benötigt wird.

Für alle nachfolgend aufgeführten Planpositionen ist nur das dort angegebene Material als Fertigungsmaterial zu planen und abzurechnen. Alle übrigen für diese Planpositionen benötigten Materialien sind Gemeinkostenmaterial.

Fertigungsmaterial der Planposition	Planpos. Nr.	Betr. Beh. E	R	r	L	U (D)	Betr. Beh. G
Braunkohlen-Brikett	22 12 310	×					×
Ätzkali	14 11 240	×					
Akkusäure	14 18 990	×					
Flüssige Seife	14 41 640		×	×		×	
Lackpflege-Mittel	14 48 990				×		
Glühkörper	14 48 990	×					×
Kresol	14 84 110		×				
Achsenöl	14 84 390	×					×
Ersatzteile für Gasbeleuchtung	23 35 210	×					×
Elektromaterial (nur Sicher.)	27 70 000	×					×
Allgebrauchslampen	27 82 110	×					×
Kopfpolsterschoner	32 41 141		×				
Schmierpolster	32 97 900	×					×
Gepäcknetzschnur	32 54 100	×					
Papierhandtücher	35 39 200		×	×		×	
Toilettenpapier	35 39 311		×	×		×	

Für die Planpositionen Vorheizen und Gasfüllen ist Dampf und Ölgas als Einzelkostenmaterial zu planen. Alles übrige Material ist Gemeinkostenmaterial.

Die Materialien sind in den Plänen 43 in der Reihenfolge der Planpos.-Nr. der Schlüsselliste zum Volkswirtschaftsplan 1957 einzusetzen. Somit kann jedes Material nur auf einer Zeile, also nur einmal erscheinen. Bei der Ausarbeitung der Materialpläne sind außerdem die Anordnungen der Abt. Materialversorgung zu beachten.

In der Spalte 4 erscheint die Mengeneinheit des betreffenden Materials, wie sie in der Schlüsselliste zum Volkswirtschaftsplan festgelegt ist.

Können die Mengen für die Einheit des Erzeugnisses nicht ohne weiteres bestimmt werden, so ist im Plan 43 der Bedarf für das gesamte Erzeugnis zu ermitteln.

Das Fertigungsmaterial für RBA und GBA ist gesondert nach W und B zu planen.

Material für Investitionen und GR der Planpositions-Nr. 36 darf nur geplant werden, wenn die Planauflage für die eigene Dienststelle gegeben wird. Dieses Material ist hier sowie in den Plänen 45—61 nur in einer Zeile in DM zu planen. Die mengenmäßige Planung des Gesamtmaterials für Investitionen und Generalreparaturen erfolgt entsprechend der durch die Abt. Mv herausgegebenen Richtlinien für die Materialplanung. Handelsware wird nur im Finanzteil, Konto 4088, und im Plan 11/12 geplant, dort ausnahmslos in DM, aber nicht in Meßwerten.

Plan 44 — Gemeinkostenmaterial

Gemeinkostenmaterial ist das Material, das zur Aufrechterhaltung der Produktion benötigt wird und nicht unmittelbar in die Erzeugnisse des Produktionsplanes eingeht. Das Gemeinkostenmaterial wird im Plan 44 senkrecht in der Reihenfolge der Planpositionen der Schlüsselliste zum Volkswirtschaftsplan 1957 und waagerecht nach Konten gegliedert.

Zum Plan 44 ist formlos eine Anlage zu fertigen, auf der nachrichtlich das für die sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie das für den Brand- und Betriebsschutz benötigte Material zur Übernahme in die Gruppe 60 ausgewiesen wird.

Stoffe für Zusatzleistungen (Lebensmittel für Küchen usw.) sind unter Konto 419 nur wertmäßig zu planen. Bei der Planung von Beträgen für Gemeinkosten aus Leistungen (Konto 415) muß der Lieferer und der Zweck ersichtlich sein. Der Betrag aus Konto 416 ist am Schluß des Planes 44 zum Zwecke der Abstimmung mit dem BAB 7, Kontengruppe 41, in einer Summe hinzuzusetzen. Preßluft ist ebenfalls als Gemeinkostenmaterial zu planen.
Die Wm stellt nur einen Plan 44 auf, in dem sämtliches von der Wm benötigte Material enthalten sein muß. Die Kosten für den Teil der Materialien, die vom Bww als Handelsware bezogen werden sollen, sind dem Bww zwecks Einplanung mitzuteilen.

Plan 45 — Materialbilanz

Die Materialbilanz wird auf Grund des geplanten Fertigungsmaterials aus Plan 43 und des Gemeinkostenmaterials aus Plan 44 aufgestellt. Für die Planung des erforderlichen Lagerbestandes sind die von den Dienststellen ermittelten und bestätigten Vorratstage zu verwenden.

In der Spalte 15 wird das Aufkommen aus inneren Reserven geplant. Dieses Material darf in der geplanten Zuweisung (Spalte 16) nicht mit enthalten sein. Die Materialien der Wm werden auf Verw.-Ebene in den gesamten Plan der Wagenwirtschaft aufgenommen.

Zur Plangruppe 50

Die menschliche Arbeitskraft ist eine wichtige Produktivkraft der Gesellschaft. Deshalb ist die Planung der Arbeitskräfte von besonderer Bedeutung und muß unter Berücksichtigung des Gesetzes der planmäßigen proportionalen Entwicklung der Volkswirtschaft durchgeführt werden.

Plan 51

Der Plan 51 dient zur Ermittlung der benötigten Arbeitsstunden, Arbeitskräfte (AZE), der Fertigungslohnsumme und der Lohnsumme für arbeiterunabhängige Verlustzeiten für die geplante Bruttoproduktion. Die Planpositionen sind in der Reihenfolge des Planes 11/12 zu übernehmen. Hierbei ist zu beachten, daß bei GBA und RBA die Trennung nach B und W vorgenommen wird.

Menge und Mengeneinheit des Planes 51 müssen mit den Angaben im Plan 11/12 übereinstimmen. Es können nur Beschäftigte aufgenommen werden, deren Leistungen dem Erzeugnis direkt zurechenbar sind. In Spalte 1 sind alle beteiligten Berufsarten nach Lohngruppen getrennt aufzuführen.

In der Spalte 5 weden die kostenträgergebundenen arbeiterunabhängigen Verlustzeiten nachgewiesen (Konto 4302).

Beispiel:

Ein Wagen soll auf der Strecke lauffähig gemacht werden. Die gesamte für diesen Auftrag aufzuwendende Zeit abzüglich der direkten Arbeitszeit ist hier zu planen und zu verrechnen.

Der Wert der Spalte 11 ergibt sich aus der Multiklikation der Spalte 3 mit der Spalte 5.

Die Fertigungslohnsumme jeder Position muß mit dem Plan-BAB III übereinstimmen.

Für die Positionen, die mit der Mengeneinheit DM beauflagt sind, erfolgt die Planung der Arbeitszeit für die Einheit des Erzeugnisses über die Norm bzw. Erfahrungswerte aus dem Vorjahr unter Berücksichtigung der evtl. Veränderung des Arbeitsaufkommens innerhalb der einzelnen Planpositionen. Um die Fertigungslohnsumme für die Einheit des Erzeugnisses zu ermitteln, ist wie folgt zu verfahren:

Aus dem BAB III des Vorjahres ist die Fertigungslohnsumme für die Einheit der betr. Planpositionen zu entnehmen. Diese Lohnsumme ist auf Grund einer Analyse der Arbeitsscheine für diese Planposition über einen längeren Zeitraum auf Arbeitsstunden, Berufsarten und Lohngruppen aufzuschlüsseln. Die festgestellten Werte sind unter Berücksichtigung evtl. Veränderungen als Grundlage für die Ermittlung der Arbeitszeit sowie der Lohnsummen im Plan 51 zu verwenden. Bei den Planpositionen, die als Mengeneinheit DM haben, ist auf Grund der Erfahrungen im Vorjahr der Fertigungslohnanteil an dieser DM-Summe festzustellen. Aus diesem Fertigungslohnanteil sind sinngemäß die Arbeitsstunden zu entwickeln. Eine Ausnahme bei den DM-Positionen besteht bei GBA und RBA. Da hier Mengen angegeben sind, ist wie bei den Positionen mit Mengeneinheiten zu verfahren.

Plan 52 — Arbeitszeitbilanz

Der Plan 52 ist ein Hilfsplan zum Plan 53. Er dient der Ermittlung der möglichen Arbeitsdauer und der Arbeitszeitausfälle, darüber hinaus zur Ermittlung der Prozentsätze für die Aufschlüsselung der Arbeitszeit und der Löhne. Im Plan 52 ist eine Unterteilung nach folgenden Berufsgruppen vorgesehen:

Techn. Personal,
Wirtschafts- und Verwaltungs-Personal,
Hilfs-, Betreuungs- und sonstiges Personal, Betriebsschutz,
Produktionsarbeiter für Reinigung (R, r, L, U [D]),
übrige Produktionsarbeiter.

Bei der Ermittlung der Arbeitszeitausfälle ist ein strenger Maßstab anzulegen. Für die nach Dienstplänen arbeitenden Beschäftigten, z. B. Wagenmeister, Reinigungskräfte usw., die an Wochenfeiertagen arbeiten und denen Freizeit nicht gewährt wird, dürfen diese Wochenfeiertage nicht als Arbeitszeitausfälle geplant werden.

örtliche Einweisungen und Ausbildungen, die nicht im Nachwuchsplan oder im Plan 56.1 enthalten sind, werden im Plan 52 unter „Schulung, fachl.", Konto 4341, als Arbeitszeitausfälle geplant.

Die Spalten 9, 12, 15, 18 und 21 des Planes 52 sind für die Ermittlung der Arbeitszeitausfälle der stellenplanpflichtigen Arbeitskräfte vorgesehen, für die keine Vertretung gestellt wird. Die für diese Arbeitszeitausfälle erforderlichen Lohnsummen sind nach den hier ermittelten Prozentsätzen zu errechnen. Die Prozentsätze in den vorgenannten Spalten sind anders zu errechnen, als die der Spalten 10, 13, 16, 19 und 22, weil hier bei der Ermittlung der Prozentzahl von der Gesamtsumme der durch den Stellenplan genehmigten Arbeitskräfte (Plan 53, Sp. 56) ausgegangen wird. Bei der Ermittlung der Prozente in den Spalten 10, 13 usw. wird von der für die Leistung erforderlichen AZE (Plan 53, Sp. 8) ausgegangen. Für die Spalte 4 ist die Formel für leistungsabhängige Beschäftigte zu verwenden.

Plan 53

Im Plan 53 werden sämtliche Beschäftigte und deren Lohnsummen geplant. Für die über Normen ermittelten Arbeitskräfte sind die Werte aus Plan 51 zu übernehmen. Arbeitskräfte, die im Plan 51 nicht erfaßt werden, sondern auf der Grundlage von Dienstplänen, werden direkt in den Plan 53 übernommen, z. B. Dampferzeugung, Olgaserzeugung, Hausschlosser, Betriebsschlosser usw. Es ist also im Plan 53 neben dem Fertigungslohn auch der gesamte Gemeinkostenlohn geplant.

Gleichzeitig sind in den Plan 53 sämtliche Lohnzuschläge und Prämien zu übernehmen. Hierbei ist besonders zu beachten, daß Wagengrenzzuschläge und Rangierprämien erfaßt werden müssen. Beide Prämienarten werden unter Rangierprämie erfaßt (Konto 4333, Spalte 21).

Der Plan 53 dient zugleich als Besetzungsplan gem. DV 125.

Die Planung der gesetzlich-sozialen Kosten erfolgt im Plan-BAB (72.1).

Unter dem Begriff Arbeitszeiteinheit (AZE) ist die volle Arbeitsleistung eines Beschäftigten für ein Jahr (2504 Stunden) zu verstehen. Bei der Anwendung der AZE ist mit 2 Stellen hinter dem Komma zu rechnen.

Bei der Aufstellung des Planes 53 ist wie folgt zu verfahren:

Nach Eintragung der in Frage kommenden Berufsarten (je Lohngruppe eine besondere Zeile) und Lochkartennummern in der der DV 125 entsprechenden Reihenfolge ist der Jahresgrundlohn zu ermitteln (Zeit- und Leistungslöhner = Stundengrundlohn × 2504; Gehaltsempfänger = monatliches Grundgehalt, Mittelstufe × 12).

Der planmäßige Arbeitskräftebedarf für die Fertigungslöhner ist in der Wagenwirtschaft in den Summen je Berufsart und Lohngruppe aus dem Plan 51 zu übernehmen und entsprechend der Gliederung des Planes 53 aufzuschlüsseln. Sinngemäß ist bei dem Fertigungslohn getrennt nach Grundlohn und Überverdienst zu verfahren. Die Endsummen des Planes 51 müssen mit dem Plan 53 übereinstimmen.

Die Nachwuchskräfte sowie der im Plan 56.1 ermittelte Bedarf für Ausbildung und Qualifizierung mit Arbeitsunterbrechung sind getrennt von den betreffenden Beschäftigtengruppen zu planen.

Die Ermittlung der Lohnsummen für die Gemeinkostenlöhner erfolgt durch die Multiplikation des Jahresgrundlohnes mit der Spalte 7. Bei den Leistungslöhnern ist in der Spalte 14 ein entsprechender Überverdienst vorzusehen.

Nach der Ermittlung der Zuschläge je Berufsart und Lohngruppe wird der Durchschnittslohn für eine AZE zur Errechnung der Arbeitszeitausfälle festgelegt. Aus dem Plan 52 werden die für die jeweilige Berufsart in Frage kommenden Prozente für Arbeitszeitausfälle übernommen.

Durch Multiplikation dieser Prozentzahlen mit der Spalte 8 für das nicht stellenplanpflichtige Personal und mit der Spalte 56 für das stellenplanpflichtige Personal ergeben sich die AZE für die Arbeitszeitausfälle. Aus der Multiplikation der so ermittelten AZE mit dem Durchschnittslohn für eine AZE ergeben sich die benötigten Lohnsummen für die Arbeitszeitausfälle. In der Spalte AZE für Kurzarbeit sind die Fehlstunden (Mengeneinheit AZE) für die Kräfte nachzuweisen, die keinen vollen Arbeitstag arbeiten (Differenz zwischen Arbeitszeit lt. Arbeitsvertrag und normaler Arbeitszeit). Für diese AZE ist kein Lohn vorzusehen.

Bei dem stellenplanpflichtigen Personal ist so zu verfahren, daß die Arbeitskräfte lt. Stellenplan in die Spalte 56 eingesetzt werden. Die Aufschlüsselung dieser Arbeitskräfte auf die Zeit für Arbeitszeitausfälle und die tatsächliche Arbeitszeit erfolgt entsprechend den im Plan 52 in den Spalten 9, 12, 15, 18 und 21 geplanten Prozenten. Die verbleibende Differenz an AZE ist in die Spalte 7 des Planes 53 einzusetzen. Die Lohnsumme ist dann wie bei den übrigen Arbeitskräften zu ermitteln.

Aus der Addition der Arbeitskräfte bzw. Lohnsummen in den Spalten 56 bzw. 62 sind die Werte für den Plan 54 zu ermitteln.

Zur besseren Analysierung der Lohnsummen wird zwischen Grundlohn, Leistungslohnmehrverdienst und kostenträgergebundene arbeiterunabhängige Verlustzeiten unterschieden. Das Konto 430 wird deshalb in Spalte 9 in Konto 4300, in Spalte 12 in Konto 4301 und in Spalte 15 in Konto 4302 unterschieden.

In Spalte 59 darf nur der Prämienbetrag für 100-prozentige Planerfüllung berücksichtigt werden. Das Konto lautet hierfür 43930. In der Abrechnung erscheint darüber hinaus der Betrag für Planübererfüllung auf Konto 43931. Bei Übernahme der Lohnsumme der Wagenmeistereien ist diese nicht abzugrenzen.

Anlage 1 zum Plan 53 (Rückseite des Planes 53)

Die Anlage 1 zum Plan 53 dient als Zusammenstellung des Planes 53. Ferner enthält die Anlage die Aufteilung der Arbeitskräfte und Lohnsummen auf Monate und Quartale für die Übernahme in den Plan 54, Plan-BAB und Finanzierungsplan.

Plan 54 — Arbeitsproduktivität, Arbeitskräfte und Lohn

Der Plan 54 enthält die Zusammenfassung der Arbeitskräfteplanung mit dem entscheidenden Planziel der Steigerung der Arbeitsproduktivität. Die Bruttoproduktion wird nach Meßwerten aus Plan 11/12 entnommen. Unter „Bruttoproduktion nach Leistungseinheiten" ist die Summe der volkswirtschaftlichen Bruttoproduktion aus dem Plan 11/12 von der Verwaltung zu übernehmen. Auf Grund der Bedeutung der Arbeitsproduktivität kann ihr im Plan festgelegter Steigerungsgrad keine losgelöste Ziffer sein, sondern muß alle Entwicklungsfaktoren des technisch-organisatorischen Fortschritts enthalten. Deshalb müssen die im Plan 22 vorgesehenen Maßnahmen zu einer Verbesserung des Betriebsablaufes sowie zu einer Verbesserung der im Betrieb vorhandenen Normen führen. Die ermittelte Steigerung der Arbeitsproduktivität darf die beauflagte Steigerung nicht unterschreiten, sondern soll

möglichst darüber liegen. Es darf ohne besondere Begründung nicht vorkommen, daß die Steigerung des Durchschnittslohnes höher ist als die Steigerung der Arbeitsproduktivität oder die Steigerung der Gesamtlohnsumme höher ist als die Steigerung der Bruttoproduktion. Hierbei ist zu beachten, daß die Berechnung der Prozentzahl vom vergleichbaren voraussichtlichen Ist 1956 erfolgen muß.

Unter 4.01 und unter 4.11 werden die Nachwuchskräfte insgesamt bzw. der Produktionsarbeiter nachrichtlich ausgewiesen. Diese Zahlen sind in der Zeile 4 bzw. 4.1 enthalten.

Zu dem Verwaltungspersonal (Zeile 4) gehören nicht die Beschäftigten der Betriebsgruppen, die nicht aus Erträgen der Kontenklasse 8 finanziert werden, wie z. B. Kinkom, Handwerkstuben usw. Diese Beschäftigten werden unter lfd. Nr. 7 — Sonstiges Personal — erfaßt.

Für die Unterteilung der lfd. Nr. 6 gilt sinngemäß das zur Unterteilung der lfd. Nr. 4 Gesagte.

Die mittlere Arbeitsdauer je Beschäftigten ist aus dem Plan 52 zu übernehmen.

Die Spalte 9 errechnet sich aus $\frac{\text{Spalte 8} \times 100}{\text{Spalte 7}}$

In der Zeile „Im Leistungslohn Beschäftigte" sind nur die Personen zu erfassen, die nach TAN oder VAN arbeiten.

Die Werte für die Spalte 5 sind der Arbeitskräfteplanabrechnung zu entnehmen (Durchschnittsnachweis zur AOIV, Teil I und II). Sämtliche Durchschnittswerte sind zu errechnen.

Die Spalte 7 enthält die gegenüber der Spalte 5 durch Umsetzungen und gegenseitigen Ausgleich (Spalte 6) erforderlichen Veränderungen, um vergleichbare Zahlen und Werte für das Planjahr 1957 zu erhalten.

Es sind z. B. in Spalte 5 die Quartalsprämien einschl. Planübererfüllung einzusetzen, in Spalte 6 die Übererfüllung einzutragen, so daß in Spalte 7 nur die 100-prozentige Erfüllung als vergleichbarer Wert erscheint.
Die Werte für die Spalte 8 sind aus der Anlage zum Plan 53 zu entnehmen.

Plan 6[illegible] — Berufsausbildung

Dieser Plan wird von den Dienststellen der Wagenwirtschaft nicht aufgestellt, weil Lehrlinge nicht ausgebildet werden.

Plan 56.1 — Ermittlung des Bedarfs an Arbeitskräften für die Ausbildung und Qualifizierung der Produktionsarbeiter

und

Plan 56.2 — Kostenplan für die TBS

Der Plan 56.1 wird von allen Dienststellen in zweifacher Ausfertigung aufgestellt. Eine Ausfertigung des Planes 56.1 wird von den Dienststellen an die Verwaltung zur Zusammenstellung übersandt. Eine Zusammenfassung der Pläne 56.1 ist von der Verwaltung an die Hv einzureichen.

Die Pläne 56.1 und 56.2 werden nur für die Produktionsarbeiter aufgestellt. Für die übrigen Beschäftigten, wie techn. Personal, Wirtschaftler und Verwaltungspersonal wird formlos ein „Plan zur Qualifizierung der übrigen Beschäftigtenkategorien" aufgestellt (VuM 37/55).

Erläuterungen der Spalten des Planteiles 56.1

Spalte 2:

Hier sind alle Tätigkeiten der Produktionsarbeiter laut Arbeitskräfteplan der Dienststelle aufzuführen.

Ausgenommen hiervon sind:

a) Laufbahnmäßige A- und B-Dienstausbildung,
b) Ausbildung zum Lokführer, Triebwagenführer, Triebwagenschaffner der Berliner S-Bahn, Wagenmeister und Meister M III und IV,
c) Dienstunterricht,
d) Lektionen und Seminare zum Tag des Meisters,
e) Qualifizierung des Wirtschafts-, Verwaltungs- und Betreuungspersonals,
f) Ausbildung der Lehrlinge (Berufsausbildung),
g) Lehrgänge der Volkshochschule.

Die erforderlichen Ausbildungen zu b) sind im Nachwuchsplan der Abteilung Schulung und Berufsausbildung enthalten. Für die „Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz" (Sp. 17—26) ist die Tätigkeit zu b) in den Spalten 2 bis 4 nachzuweisen.

Spalte 3:

Durchschnittlicher Jahreslohn bzw. Jahresgehalt.

Spalte 4:

Tatsächlich vorhandene Arbeitskräfte im IV. Quartal 1956.

Spalte 5:

Der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften laut Arbeitskräfteplan im IV. Quartal 1957. In den Spalten 4 und 5 sind die Zahlen der Lehrlinge, die personalmäßig zur Dienststelle (Ausbildungsbahnhöfe) gehören, nicht mit zu berücksichtigen.

Spalte 6:

Unterschied zwischen Spalte 4 und 5, entspricht einer Zu- oder Abnahme des Bedarfs.

Besteht bei der Bedarfsermittlung durch die Gegenüberstellung der Sp. 4 und 5 unter Berücksichtigung der Sp. 7 ein Überhang, d. h. sind mehr Beschäftigte dieser Berufsgruppe vorhanden, als der Arbeitskräfteplan IV. Quartal 1957 vorsieht, so sind diese für eine andere Tätigkeit auszubilden oder vorzusehen. Der Einsatz ist mit der Kaderabteilung zu regeln.

Spalte 7:

Hierunter fallen: Erreichung der Altersgrenze, Invalidität, Delegierungen zu Ausbildungen oder Schulungen über ½ Jahr Dauer und ähnliches.

Spalte 8:

weist den Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften nach.

Spalte 9:

Die Verwaltungen M, W, A, SuF sind verpflichtet, den Einsatz der auslernenden Lehrlinge rechtzeitig festzulegen. Der Einsatz dieser Arbeitskräfte ist den in Frage kommenden Dienststellen mitzuteilen. Es wird dadurch gewährleistet, daß die auslernenden Lehrlinge bei der Deckung des Bedarfs mit berücksichtigt werden.

Spalte 10:

Buchhalter, die zur Zeit eine andere Tätigkeit ausüben und im Planjahr 1957 auf Grund ihrer Qualifikation sofort in die angeführte Tätigkeit eingesetzt werden sollen, sind in Spalte 10 nachzuweisen.

Spalte 11:

Die noch erforderlichen Ausbildungen zur Deckung des Bedarfs ergeben sich aus der Spalte 8 minus Spalte 9 und Spalte 10.

Spalten 12—13 sowie 18—19:

Von der Spalte 11 sind hier die weiblichen Beschäftigten bzw. die Beschäftigten bis 25 Jahre nachzuweisen.

Spalte 14:

Für die Eintragung der Ausbildungsdauer sind die zur Zeit gültigen Bestätigungsvorschriften maßgebend.

Spalte 17:

Beschäftigte, die für ihre Tätigkeit noch nicht im vollen Umfange das erforderliche Wissen und Können besitzen, oder mit den Besonderheiten und neuen Einrichtungen noch nicht vertraut sind, müssen hier nachgewiesen werden.

Von der Gesamtpersonenzahl aller aufgeführten Tätigkeiten der Spalte 4 sind mindestens 10 % für den derzeitigen Arbeitsplatz zu qualifizieren.

Spalte 20:

Hier ist die Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz anzugeben, die außerhalb der Arbeitszeit erfolgen soll. Es entstehen also keine besonderen Lohnkosten. Von dieser Schulungsart ist reger Gebrauch zu machen und deshalb bei den Beschäftigten zu popularisieren.

Spalte 21:

Es ist anzugeben, in welchem Quartal die Durchführung der Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz beginnen soll.

Spalte 22:

Hier ist die Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz anzugeben, die mit Arbeitsunterbrechung erfolgen muß.

Spalte 23:

Es ist anzugeben, in welchem Quartal die Durchführung der Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz beginnen soll.

Spalte 24:

Die Qualifizierungsdauer ist mit den Leitern der TBS festzulegen.

Die Ergebnisse der so durchgeführten Bedarfsermittlung bilden die Grundlage für die Aufstellung des Planteiles 56.2 (Kostenplan der Technischen Betriebsschule). Dieser Plan wird von jeder Technischen Betriebsschule in Zusammenarbeit mit den Verwaltungen auf dem Formblatt 0208 aufgestellt. Die Einrichtung des Formblattes 0208 ist nach dem nachstehend aufgeführten Muster durchzuführen.

Spalte 1	Lfd. Nr.
Spalte 2	Tätigkeiten
Spalte 3	Gehalts- bzw. Lohngruppe

Spalten 4—7	Lehrgangskosten für die Ausbildung an der TBS
Spalte 4	Ausbildungen (Sp. 11 Pl. 56.1), Pers.
Spalte 5	Lehrgangsdauer, Tage
Spalte 6	Zahl der Lehrgänge
Spalte 7	Lehrgangskosten ges., DM
Spalten 8—11	Lehrgangskosten für die Qualifizierung für den derzeitigen Arbeitsplatz
Spalte 8	Qualifizierung (Sp. 17 Pl. 56.1), Pers.
Spalte 9	Lehrgangsdauer, Tage
Spalte 10	Zahl der Lehrgänge
Spalte 11	Lehrgangskosten ges., DM
Spalte 12	Individuelle Schulung aus Sp. 11 Pl. 56.1, Pers.
Spalte 13	Kosten für Instrukteurtätigkeit, DM
Spalte 14	Lehrgangskosten ges. Sp. 7+11+13, DM
Spalte 15	Vermerke

Ferner sind von den Verwaltungen mit der Abteilung Schulung und Berufsausbildung und den Leitern der Technischen Betriebsschulen die Schulbeschickungspläne für jeden TBS-Bezirk für das Jahr 1957 auszuarbeiten.

Der Kultur- und Sozialplan

Der Kultur- und Sozialplanung kommt im Rahmen der Gesamtplanung eine hohe Bedeutung zu. Es kommt darin die neue Stellung des Werktätigen im volkseigenen Betrieb zum Ausdruck. Während im kapitalistischen Betrieb den kulturellen und sozialen Bedürfnissen des Arbeiters wenig Beachtung geschenkt wird, ist es ein Grundsatz der Politik unserer Regierung, das kulturelle, soziale und gesundheitliche Niveau der gesamten Gesellschaft durch umfassende Maßnahmen und Bereitstellen von Mitteln auf diesen Gebieten ständig zu heben.

Hierbei haben die gesellschaftlichen Organisationen einen sehr großen Anteil. Es ist ihre Aufgabe, Entwicklungspläne zur Verbesserung der kulturellen, sozialen und gesundheitlichen Einrichtungen aufzustellen. Ein wichtiges Mittel zur Erreichung dieses Zieles sind unsere Betriebskollektivverträge. Die darin enthaltenen Verpflichtungen der Dienststellenleitung bzw. der Betriebsgewerkschaftsleitung gewährleisten die Erfüllung der geplanten Maßnahmen.

Plan 60 — Kultur-, Sozial- und Gesundheitswesen, Arbeits-, Betriebs- und Brandschutz

Im Plan 60, Teil I, sind alle Maßnahmen auf nachstehenden Gebieten zu planen. Die aufgeführte Nomenklatur stellt einen Rahmen dar, in dessen Reihenfolge die geplanten Maßnahmen aufzuführen sind.

I. Kultureinrichtungen

1 Kulturhäuser
2 Klubhäuser
3 Kultur- und Klubräume
4 Volkskunstgruppen und Ensembles
5 Betriebsfilmanlagen insgesamt

[illegible] Betriebsbibliotheken insgesamt
b [illegible] in Betriebsbibliotheken

[illegible] Jugendeinrichtungen

1 [illegible]
2 Jugendheime
3 Jugendzimmer (ohne Jugendzimmer in Jugendheimen)
4 [illegible] an Betriebskinderferienlagern in den gr. Ferien

[illegible] Kindereinrichtungen

1a Kindergärten und Kinderwochenheime insgesamt
b Kindergartenplätze
c [illegible]plätze
d Gemeldete Kinder in Kindergärten
e Gemeldete Kinder in Kinderwochenheimen
f Erzieher in Kindergärten und -wochenheimen insgesamt
2a Kinderhorte
b Plätze in Kinderhorten
c Gemeldete Kinder in Kinderhorten
d Erzieher in Kinderhorten
3a Kindererholungsheime und Normalkinderheime (ohne Heime der SVA)
b Plätze in Kindererholungsheimen und Normalkinderheimen
c Erzieher in Kindererholungsheimen und Normalkinderheimen

IV. Sporteinrichtungen

1 Sporteinrichtungen insgesamt
davon: a) Sportstadien
b) Sportplätze
c) Turn- und Übungshallen
d) Sonstige Sporteinrichtungen

V. Gesundheitswesen

1 Betriebspolikliniken
2 Betriebsambulatorien
3 Arztsanitätsstellen
4 Schwestersanitätsstellen
5 Gesundheitsstuben
6a Betriebskinderkrippen
b Plätze in Betriebskinderkrippen
darunter: für Wochenbelegung

VI. Sozialwesen

1 Plätze in betriebseigenen Erholungsheimen (ohne Kindererholungsheime)
2 Plätze in Speiseräumen und kombinierten Speiseräumen
3 Liegemöglichkeiten in Frauen-Ruheräumen

VII. Arbeitsschutz

1 Sicherheitstechnik
2 Betriebshygiene
3 Überholung und Reparatur von Arbeitsschutzvorrichtungen und -einrichtungen
4 Arbeitsschutzkleidung, Arbeitsschutzmittel und Hygienekleidung
5 Maßnahmen zur organisierten Werbung und Propaganda auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit und Betriebshygiene

Die Mittel zur Durchführung der geplanten Aufgaben werden aus verschiedenen Fonds zur Verfügung gestellt, von denen die wichtigsten Investitionsmittel sind. Ein weiterer Teil der Ausgaben wird aus dem Direktorfonds gedeckt. Freiwillige Arbeitseinsätze, die im Rahmen des Nationalen Aufbauwerkes durch die Belegschaft geleistet werden, sind weitere zu beachtende Quellen.

Die zur Durchführung notwendigen Mittel sind zu trennen in

a) Betriebliche Mittel.
Als betriebliche Mittel sind die aus Umlaufmitteln zu deckenden Kosten aufzuführen. Die Angaben erscheinen nachrichtlich, da sie bereits in den Gruppen 40 und 50 geplant sind.
b) Investitionen und Generalreparaturen.
Die Investitionen und Generalreparaturen müssen im Invest- und Gr-Plan enthalten sein.
c) Mittel aus dem Direktorfonds.
d) Sonstige Mittel.

Teil II, Betriebs- und Brandschutz

Die große Bedeutung der Deutschen Reichsbahn für die Entwicklung der Volkswirtschaft setzt voraus, daß unsere Betriebe gegen Sabotage, Spionage, sonstige Schädlingsarbeit und Brand geschützt werden. Im Teil II des Planes 60 sind deshalb alle Maßnahmen aufzuführen, die aufzeigen, wie der Betriebs- und Brandschutz laufend verbessert wird.

Der Teil II des Planes 60 enthält 2 Abschnitte:

1. Betriebsschutz,
2. Brandschutz.

Der Betrieb plant im Teil II/1 alle Maßnahmen, die den Betriebsschutz verbessern. Dazu werden Hinweise gegeben, die Neueinrichtungen, Erweiterungen oder Reparaturen von Anlagen betreffen können, wie:

a) Umzäunungen,
b) Wachtürme mit Ausrüstung,
c) Postenhäuschen mit Ausrüstung,
d) Beleuchtung des Betriebsgeländes,
e) Alarmanlagen,
f) Fernsprechverbindungen,
g) Sicherung besonders wichtiger Anlagen, wie Kesselhäuser, Kraftanlagen, Laboratorien, Versuchsstände usw. durch Vergitterung der Fenster, Einzäunung usw.

Der für 1957 zu planenden Summe sind in einer zweiten Zeile die 1956 tatsächlich aufgewendeten Mittel zur Durchführung und Verbesserung des Betriebsschutzes gegenüberzustellen.

Die nachrichtlich aufgeführten Mittel müssen in den entsprechenden Plänen (wie z. B. (Material-, Investitions- und GR-Plan) enthalten sein.

Im Teil II/2 ist als lfd. Nr. 1 die Anzahl des Personals der Betriebswehr bzw. der Löschgruppe einschl. des Brandschutzverantwortlichen einzusetzen. Zur Betriebswehr bzw. Löschgruppe gehören nur die nebenamtlich eingesetzten und geschulten Arbeitskräfte, jedoch nicht die hauptamtliche Feuerwehr. Ab lfd. Nr. 2 sind alle Maßnahmen zur Verbesserung des vorbeugenden Brandschutzes einzeln aufzuführen.

[illegible] sollen u. a. folgendes umfassen:

[illegible] des Brandschutzpersonals mit Angaben der dafür [illegible]

[illegible] Reparatur von Schläuchen, Handfeuerlöschern, Motor-[illegible], Ersatzteilen, Feuermeldeeinrichtungen, Brand-[illegible] Warn- und Hinweisschildern usw.,

[illegible] oder Reparatur von Brandschutzmauern, Berie-[illegible] Löschwasseranlagen, Feuerwehrgerätehäuser usw.

[illegible] die für 1957 zu planenden Mittel sind in einer zweiten Zeile [illegible] 1956 aufgewendeten Mittel gegenüberzustellen. Die In-[illegible] für Betriebs- und Brandschutz müssen in den Investitions-[illegible] sein.

Plangruppe 70

Mitgeltend für die Aufteilung der Plangruppe 70 ist die Arbeitsanweisung IV. In der Arbeitsanweisung III b werden lediglich Erläuterungen gegeben, die betriebstypisch für die Wagenwirtschaft sind.

Plan 72.1

Die Kosten für die im Bww stationierte Kleinlok sind Gemeinkosten und [illegible] im BAB I bei der entsprechenden Kostenstelle. Unterhaltungs-[illegible] von anderen Bb-Stellen sind vertraglich zu binden. Für die Ausfall-[illegible] der Kleinlok sind Rangierlokstunden erfahrungsgemäß einzuplanen und [illegible] vertraglich zu binden.

Im Bww ohne eigene Kleinlok werden die Rangierleistungen durch den Bahnhof durchgeführt. Hierbei ist zu beachten, daß diese Leistungen im Bahnhofsbedienungsplan enthalten sein müssen und für die Wagenwirtschaft keine Kosten entfallen können. Die Bww werden hier wie Anschließer behandelt.

Das Konto 416 beinhaltet die saisonbedingten Unterhaltungskosten für die Dampferzeugungsanlage, wenn wesentliche saisonbedingte Schwankungen auftreten (s. Verf. MSE, Hb II-2-220/54 IV v. 15. 6. 54). Die Kosten des Konto 416 auf der Kostenstelle 548 stimmen mit den Kosten der Kostenstelle 5894 im Plan überein. Somit erscheinen die Kosten einmal im Hilfsbereich und einmal im Zusatzbereich. Die Kostenaufblähung muß zwecks Durchführung der Abgrenzung vorgenommen werden. Die Abgrenzung der saisonbedingten Kosten wird so vorgenommen, daß Kosten nur dann in die Leistung eingehen, wenn Dampf erzeugt wird. Hier ist der Betrag je Mengeneinheit zu errechnen und entsprechend der geplanten Leistung auf die Quartale abzugrenzen. Es sind nur die Kosten für die Raumheizung im BAB I auf andere Kostenstellen umzusetzen. Dagegen sind die Kosten des eigenen Verbrauchs für Vorheizen im BAB III bei der Aufteilung der Kostenstelle 548 auf die Planposition Vorheizen zu bringen.

Für die Ölgaserzeugung werden saisonbedingte Kosten nicht geplant, da die Produktion während des ganzen Jahres läuft.

Für die Dampf- und Ölgaserzeugung wird die Divisionskalkulation angewandt. Es können also keine Zuschlagsätze, sondern nur Gesamtkosten je Mengeneinheit im Plan 72.1 erscheinen. Hier gibt es keinen Fertigungslohn und kein Fertigungsmaterial (z. B. sind Urteer und Kohle nicht Konto 40, sondern 411).

Für das Zerlegen von Wagen ist nur dann eine besondere Kostenstelle einzurichten, wenn ständig mehrere Arbeitskräfte hierfür beschäftigt werden.

Plan 72.2

Die Spalte 29 muß in den Zeilen 77—89 mit der Summe der Erträge abzüglich Zusatzleistungen und Handelsware im Plan 82 übereinstimmen. Desgleichen müssen die Monate, addiert zu Quartalen, mit der Aufteilung der Quartale des Planes 11/12 ohne Handelsware übereinstimmen.

In der Abrechnung ist die Abordnung in der Warenproduktion nach Abgabepreisen enthalten.

Im Gegensatz zu selbsterstellten Teilen darf bei Ölgas und Kuppelprodukten kein Materialgemeinkostenzuschlag berechnet werden.

Plan 72.3

Ergänzend zur Arbeitsanweisung TV TZ 213 114 ist zu beachten, daß in der Zeile 51 b für spitz abzurechnende Positionen mit Mengenangaben (z. B. R, GBA) die vergleichbaren Selbstkosten, wie in der Arbeitsanweisung IV angegeben, zu errechnen sind. Bei DM-Positionen ohne Mengeneinheiten (z. B. Sonstige Leistung R, Leistungen für Dritte) ist der Wert der Zeile 48 b in die Zeile 51 b zu übernehmen.

Für die Planung der Erlösschmälerung ist der erste Nachtrag zur Arbeitsanweisung IV, Seite 16, Pos. 6, zu beachten.

Die Planpositionen RBA und GBA werden nach Menge und Wert in der Unterteilung W, B und Summe nachgewiesen. Die Summenspalte muß wieder nach Menge und Wert mit dem Plan 11/12 übereinstimmen.

Die bisherige Planposition KBA und Kesselwagenreinigung entfällt. Die Ausbesserung geht jetzt in die GBA und die Reinigung in die Planposition Waschen und Teilentseuchen ein.

Die Planpositionen RBU und RUU Schmalspur werden im BAB in einer Spalte nachgewiesen. In den Dienststellen und Verwaltungen, in denen beide Positionen anfallen, ist die Spalte zu teilen.

Unfall-RBA und Unfall-GBA werden in der Planung und Abrechnung nicht ausgewiesen. Sie sind in den RBA und GBA enthalten. Dagegen wird die zusätzliche Industrieproduktion getrennt für Massenbedarfsgüter und sonstige Industrieproduktion dargestellt.

Die Mengen für Dampf in der Zeile e) enthalten die gesamte Abgabe und in der Zeile i) den gesamten Eigenverbrauch. Die Summe dieser beiden Zeilen muß mit der Gesamtmenge im Plan 11/12 übereinstimmen.

Die in der Fußleiste enthaltene Zeile Dampf beinhaltet die Aufteilung der gesamterzeugten Menge Dampf. Die an Dritte abgegebene Menge ist in die Zeile 41 des Planes 11/12 als Industrieproduktion zu übernehmen. Der Leitungsverlust ist in der Summe Erzeugung nicht enthalten. Die aus dem BAB I übernommenen Gesamtkosten aus der Zeile 62 der Kostenstelle 548 werden in einer der Zeilen 38—41 auf die Planpositionen Vorheizen und Abgabe von Dampf verteilt. Die Kosten für die Abgabe an Raw und Dritte werden im Kostenträgerausgleich umgesetzt.

Um die für die Position Vorheizen erforderlichen Kosten zu ermitteln, muß die bereits festliegende Menge mit den Kosten je Mengeneinheit aus dem BAB I malgenommen werden. Der so errechnete Betrag ist bei der Aufteilung der Zeile 48 in die Zeile 54 als Materialeinzelkosten zu übernehmen.

Für die Aufteilung der Gesamtkosten für die abgegebene Menge Dampf [illegible] ist folgende Nebenrechnung aus BAB I durchzuführen:

[illegible] = BAB I, Zeile 11
[illegible] = BAB I, Zeile 17 + 26
[illegible] = BAB I, Zeile 60
[illegible] = BAB I, Zeile 33 + 41 + 47 + BAB III, Zeile 46

Wie bei den erstbaulichen Summen den Anteil für die Spalte 55 zu errechnen, [illegible] die Menge Vorheizen + abgegebene Menge addiert und hieraus der [illegible] der abgegebenen Menge festgestellt werden.

Beispiel:

70 t für Vorheizen
30 t für Abgabe
100 t.

30 t = 30 % Abgabe.

Mit dem so ermittelten Prozentsatz werden jetzt die errechneten Kosten [illegible] 54—57 in Spalte 55 übernommen. Die Summe dieser 4 Zeilen muß [illegible] mit dem Betrag vor Kostenträgerausgleich übereinstimmen.

In Spalte 56, Zeile 68 und 70b—95b erscheint der Meßwert für die mit [illegible] 11/12 übereinstimmende Gesamterzeugung lt. Fußleiste (einschließlich [illegible]). Der Kostenträgerausgleich ist also nur nachrichtlich durchzuführen. Demgegenüber ist in die Gesamtaufteilung für Wäsche und Propan [illegible] die Gesamterzeugung entsprechend Plan 11/12 aufzunehmen. [illegible] also bei der Abgabe an Rest und Dritte in den Zeilen 68 und [illegible] keine Meßwerte erscheinen. Die Textziffer 213 102 der Arbeitsanweisung IV/2505 ist bei der Abrechnung für 1957 entsprechend dem vorher [illegible] auszulegen.

Für die Abgabe von Teilen, Ölgas und Kuppelprodukten ist zu beachten, daß der Lagerzugang bereits in den Zeilen 67—69a erscheint. Hier können keine Meßwerte erscheinen, da diese in die Spalten 65—68 für die Gesamterzeugung aufgenommen werden müssen. Die Meßwerte der Spalte 68 werden mit in die Spalte 40 übernommen. Es ist darauf zu achten, daß sich in der Spalte 65 die Summe der Meßwerte aus den Erzeugnissen Ölgas, Ölgasteer und Kohlenwasserstoff zusammensetzt.

Für die Planung und Abrechnung von Ölgas und Kuppelprodukten gilt die Verfügung MEI Nr. III—32/53 v. 5. 12. 53. Die Planauflage für Ölgas muß mit der Menge „Erzeugung" in der Fußleiste übereinstimmen. Die gleiche Menge ist in die Spalte 65, Zeile e), zu übernehmen. Eine Bestandsänderung ist nicht zu planen. Es muß deshalb im Plan in der Fußleiste die Menge „Erzeugung" gleich der Menge für „Gesamt" sein. In der Abrechnung ergibt die Menge „Erzeugung" ± Bestandsänderung die Menge „Gesamt". Die Differenz zwischen der unter „Erzeugung" nachgewiesenen Menge für Ölgas und der von der Gasanstalt gemeldeten Erzeugung ist in der Fußleiste als Leitungsverlust nachzuweisen.

Um den Prozentsatz des Leitungsverlustes für die Fußleiste zu ermitteln, ist „Erzeugung" und „Leitungsverlust" zu addieren und der Leitungsverlust zur Summe ins Verhältnis zu setzen. Für die Planung ist die voraussichtliche Menge des Leitungsverlustes zu schätzen.

In der Spalte 65, Zeile 40 bzw. 51, erscheinen die Gesamtkosten der Ölgasanstalt, die sich zusammensetzen aus BAB I, Kostenstelle 5390, Zeile 62 + Verwaltungszuschläge aus BAB III.

Die Aufteilung auf die Zeilen 54—57 ist sinngemäß wie bei der Dampferzeugung zu errechnen. Die Kosten je Mengeneinheit werden nur auf die Menge Gas bezogen.

Für die einmalige Festsetzung der Planselbstkosten je Mengeneinheit, getrennt für Ölgas, Ölgasteer und Kohlenwasserstoff, muß folgende Rechnung durchgeführt werden:

Beispiel:

Gesamtkosten der Kostenstelle 5390 = 5000,— DM

Erzeugt werden

10 000 cbm Ölgas × Festpreis	= 10 × 330	=	3 300,— DM
10 t Teer × Festpreis	= 10 × 150	=	1 500,— DM
1 t Kohlenwasserstoff	= 1 × 300	=	300,— DM
			5 100,— DM

Prozentsatz für Gas: $\frac{3300 \times 100}{5100} = 64{,}7\ \%$

Prozentsatz für Teer: $\frac{1500 \times 100}{5100} = 29{,}4\ \%$

Prozentsatz für Kw: $\frac{300 \times 100}{5100} = 5{,}9\ \%$

100 %

Mit den ermittelten Prozentsätzen werden die anteiligen Plankosten für Ölgas und Kuppelprodukte errechnet:

für Ölgas	64,7 % von 5000	=	3 235,— DM
für Teer	29,4 % von 5000	=	1 470,— DM
für Kohlenwasserstoff	5,9 % von 5000	=	295,— DM
	Summe:		5 000,— DM

Die sich hieraus ergebenden Werte sind durch die geplanten Mengen zu teilen und ergeben die Kosten für die Mengeneinheit. Im Beispiel ergeben sich somit:

3 235 : 10 = 323,50 DM pro Mengeneinheit Ölgas
1 470 : 10 = 147,00 DM pro Mengeneinheit Ölgasteer
295 : 1 = 295,00 DM pro Mengeneinheit Kohlenwasserstoff

Diese Werte werden nur für die Istabrechnung zur Ausfüllung der Zeile 52 (Planselbstkosten) und die Bestandszunahme im BAB II zur Bewertung des Lagerzuganges benötigt.

Der Verbrauch von Ölgasteer in der eigenen Kostenstelle 5390 wird als Abgabe für andere Reichsbahnstellen behandelt. Er erscheint also nochmals im BAB I, Konto 411, Kostenstelle 5390, als Materialkosten und im BAB III als Umsatzertrag.

Plan 74

Bei der Arbeitsanweisung IV, Seite 69, Pos. 10, ist für Fertigungsmaterial die Erläuterung in der Arbeitsanweisung III zum Plan 43 zu beachten.

Die Erläuterungen zur Arbeitsanweisung IV, Seite 70, Pos. 13, stimmen nicht in jedem Fall, da Wagenmeistereien durchaus Material anderweitig beziehen können.

Die Erläuterungen zur Arbeitsanweisung IV, Seite 75, Spalte 3, treffen für die Betriebsplanaufstellung 1957 nicht mehr zu. Der Plan des Vorjahres ist vorhanden, die Spalte ist deshalb auszufüllen.

Plan 75.1

Zur besseren Kontrolle des Zusammenhangs der einzelnen Planteile dient folgende Abstimmungstabelle:

[illegible]	Plan 75.1	Plan 72.2	Plan 72.3	Plan 11/12
	Zeile:	Zeile bzw. Sp.	Zeile bzw. Sp.	Zeile:
A. Kosten				
[illegible]	a	—	—	29
Hv W eigte Wm	11	Z. 47, Sp. 8	—	—
Leistg. f. Rb-Stellen usw.	12—14	Z. 47, Sp. 9, 10, 13	Z. 48, Sp. 46, 49, 54	—
Abgabe Dampf, Pressgas, Wäsche	15—17	Z. 47, Sp. 14—16	Z. 51, Sp. 55 Z. 49, Sp. 60—61 Z. 48, Sp. 58	—
Handelsware	18	Z. 47, Sp. 17—19	Z. 48, Sp. 62—64	—
Herstellung von Ölgas u. Kappelgsod. u. Teilen	19	Z. 53, Sp. 20	Z. 48, Sp. 68	—
Eigenverbrauch f. Hv W	21	Z. 48+49, Sp. 6	Z. 47+47a, Sp. 37	—
Abgabe von Ölgas u. Kappelgsod. u. Teilen	25—27	Z. 48+49, Sp. 14—16	Z. 47+47a, Sp. 56+57, Sp. 60+61	—
Teile f. Selbstherstellung	29	Z. 48, Sp. 20	Z. 47, Sp. 66+67	—
B. Erlöse				
Leistungen f. d. Hv W (ib. Eht einschl. Wm)	11	Z. 61, Sp. 6	Z. 53, Sp. 37	28+29
Leistg. f. Rb-Stellen usw.	12—14	Z. 61, Sp. 9, 10, 13	Z. 53, Sp. 46, 49, 54	31, 32, 38
Abgabe von selbstherg. Material	15—17	Z. 61, Sp. 14—16	Z. 53, Sp. 59—61	40, 46, 48, 49
Handelsware	18	Z. 61, Sp. 17—19	Z. 53, Sp. 62—64	50
Herstellung von Ölgas u. Kappelgsod. u. Teilen	29 (wie 19 Kosten)	Z. 54, Sp. 20	—	—

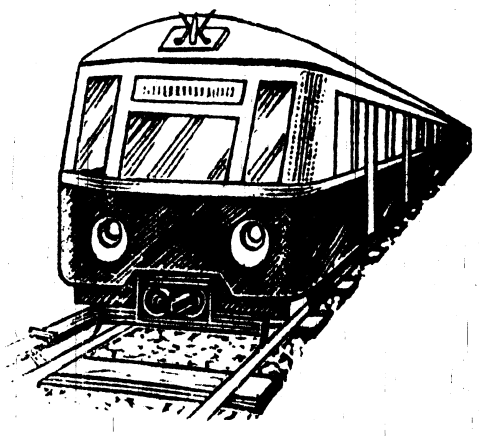
Bestandsveränderungen sind nicht zu planen.

Durch die Einführung der modernsten wissenschaftlichen und technischen Erkentnisse und die moderne Organisation der Arbeit gilt es die Arbeitsproduktivität bedeutend zu erhöhen, was die Voraussetzung ist für die Hebung der Lebenslage der Bevölkerung.

(Aus dem Beschluß des 25. Plenums des ZK der SED)

Graubner

Freie Fahrt



für weitere Erfolge!

BETRIEBS-KOLLEKTIV-VERTRAG 1956

RAW SCHÖNEWEIDE

EINLEITUNG

Auf sozialistische Art zu leben, erfordert auch, auf sozialistische Art zu arbeiten.

Der IV. FDGB-Kongreß, der die großen Aufgaben der Gewerkschaften in der Übergangsperiode vom Kapitalismus zum Sozialismus dargelegt hat, hat der gesamten Gewerkschaftsorganisation und allen Kollegen die besondere Aufgabe gestellt, alle Kräfte einzusetzen, um die Überlegenheit unserer DDR über die monopolkapitalistische Wirtschaft Westdeutschlands auf allen Gebieten der Produktion, der Qualität unserer Erzeugnisse und des Lebensstandards unserer Bevölkerung zu sichern.

Wir haben im letzten Jahr des Fünfjahrplanes unseren Betriebsplan mit 111,2 Prozent erfüllt und haben stolze Produktionserfolge aufzuweisen, die wir unter Führung der Partei der Arbeiterklasse erringen konnten. Das war nur möglich, weil die Belegschaft einen energischen Kampf um die Erfüllung der Verpflichtungen im BKV 1955 geführt hat.

Somit konnte auch das Ambulatorium fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. In technischen Dingen wurden auf Anraten der Belegschaft Verbesserungen durch die Technologie an Maschinen zur Erleichterung und Verbesserung des Arbeitsablaufes durchgeführt. Diese Erfolge und alle unsere Errungenschaften lassen wir uns durch niemanden mehr nehmen; darum steht für uns als Hauptaufgabe die Festigung unserer Republik, und wir begrüßen freudig das Gesetz unserer Volkskammer, durch die Schaffung der Nationalen Volksarmee dem Vaterland den Frieden zu sichern.

der durch die Kriegsvorbereitungen der westdeutschen Imperialisten und Militaristen gefährdet und bedroht ist.

Die herrschenden Kräfte in Bonn müssen gezwungen werden, von der Politik der Kriegsvorbereitungen abzugehen. Nur wenn in Westdeutschland der Weg der friedlichen Entwicklung beschritten, der „kalte Krieg" beendet und durch die Errichtung eines Systems der kollektiven Sicherheit die Wiederbewaffnung der deutschen Militaristen verhindert wird, kann die Wiedervereinigung Deutschlands als friedliebender, demokratischer und souveräner Staat herbeigeführt werden.

Es kommt jetzt darauf an, eine ständige Steigerung der Arbeitsproduktivität durch Modernisieren, Mechanisieren, Automatisieren in der Produktion herbeizuführen. Je höher die Arbeitsproduktivität, um so größer die Menge der Gebrauchsgüter, um so größer und höher der Lebensstandard der Werktätigen unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates. Jeder Arbeiter muß von hoher Arbeitsmoral erfüllt sein und eine sozialistische Arbeitsdisziplin üben, die in der vollen Ausnutzung des Arbeitstages, im sorgfältigen Umgang mit dem Volkseigentum, in der exakten Einhaltung der Betriebsordnung und in einer hohen Produktionsqualität ihren Ausdruck findet.

Gehen wir, Arbeiter, Angestellte, Techniker und Ingenieure des RAW Schöneweide, kämpferisch daran, unsere großen Aufgaben zu lösen, so werden wir auch dazu beitragen, daß der zweite Fünfjahrplan ein voller Erfolg wird.

Abschnitt A

Aufgaben in der Produktion zur Planerfüllung, zur Steigerung der Arbeitsproduktivität, zur Erzielung einer hohen Qualität und zur Senkung der Selbstkosten

Der Werkdirektor verpflichtet sich:

1. durch die höchste Ausnutzung der vorhandenen Technik und Einführung einer neuen Technik die Arbeitsproduktivität ständig zu steigern, mit dem Ziel, die staatlichen Aufgaben zu erfüllen;
2. gemeinsam mit der Betriebssektion der Kammer der Technik die Arbeit des Technischen Rates zu reorganisieren. Zur Durchführung der Aufgaben, die das 25. Plenum den Betrieben zur Modernisierung, Mechanisierung und Automatisierung der Produktion stellt, werden Arbeitskreise gebildet, denen die Entwicklung bestimmter konkreter Aufgaben in diesem Rahmen übertragen wird:
   a) Zerspanung
   b) Fördertechnik
   c) Hochfrequenzhärtung
   d) U.P.-Schweißung
   e) Anstrichtechnik

   Termin: 15. März 1956
3. in der Fahrzeugausbesserung bei allen Schad-Massenbedarfsgüter ebenfalls die Güteklasse 1 und bei den restlichen 40 Prozent der Massenbedarfsgüter die Güteklasse 2 zu erreichen sowie monatlich zu überprüfen und ferner dafür zu sorgen, daß sämtliche Abfallstoffe auf ihre Verwendbarkeit für die Massenbedarfsgüterproduktion kontrolliert werden;
4. die im Werk selbst anzufertigenden Teile in bester Qualität zu liefern;
5. für die bis zum „Tage des Deutschen Eisenbahners" in der Pionierrepublik „Ernst Thälmann" zu

schaffende Pioniereisenbahn einen Wagenzug, bestehend aus 4 Wagen, herzustellen;
Termin: 31. Mai 1956

6. in der Drehgestellaufarbeitung [illegible] zu beseitigen, um auch dort die [illegible] zu erreichen;

7. den Plan der technisch-organisatorischen Maßnahmen (Anlage I) termingerecht zu erfüllen, ihn zum Gegenstand ständiger Beratungen [illegible] und ihn ständig zu ergänzen;

8. das Konto „Brenn- und Treibstoffe" trotz des starken Mehrverbrauchs in der Kälteperiode im Planjahr nicht zu überschreiten;

9. zur weiteren Festigung der wirtschaftlichen Rechnungsführung den Verbrauch an Material, Röh- und Hilfsstoffen durch die Schaffung von technisch begründeten Materialverbrauchsnormen zu senken;
Termin: 1. August 1956

10. allen Wirtschaftsfunktionären bis zum 25. jeden Monats schriftlich die operativen Planaufgaben für den nächstfolgenden Monat auszuhändigen;

11. der RBD Berlin, Verwaltung der S-Bahn, in der Zeit vom 10. bis zum 20. jeden Monats die Anzahl der untersuchungspflichtigen Fahrzeuge, gegliedert nach Schadgruppen T 2 bis T 4, GR und Baureihen, anzugeben;

12. im Laufe des Jahres 1956 die Schnellreparaturmethode in den Grundzügen anzuwenden, und zwar
bei der Schadgruppe T 5
den Grobplan bis zum 7. März 1956
bei der Schadgruppe T 2
den Grobplan bis zum 30. Juni 1956
bei den Schadgruppen T 3 und T 4
den Grobplan bis zum 30. November 1956
und bei den Drehgestellen
den Grobplan bis zum 31. Dezember 1956
fertigzustellen;

13. die monatliche Durchführung des „Tages des sozialistischen Neuerers" durch praktische Vorführungen und Erläuterungen von Neuerermethoden sowie durch Verallgemeinerung in den entsprechenden Produktionsabschnitten zu unterstützen;

14. dafür zu sorgen, daß die Meister bzw. Brigadiere in der ersten Woche jeden Monats auf der Grundlage des Plan-Ist-Vergleiches dem Gewerkschaftsgruppenorganisator bei der Vorbereitung der Produktionsberatungen helfen;

15. als Voraussetzung zur Organisierung des sozialistischen Wettbewerbs den Abteilungen und Brigaden die wichtigsten Plankennziffern, wie Produktionsplan, Arbeitskräfteplan, Lohn- und Materialkosten, jeweils bis zum 30. des Vormonats bekanntzugeben und zu erläutern;

16. in Zusammenhang mit dem Technischen Rat und gemeinsam mit der Betriebsgewerkschaftsleitung die Wettbewerbsbedingungen auszuarbeiten in besonderer Hinsicht auf die Erfüllung des Produktionsplanes, Steigerung der Arbeitsproduktivität, Senkung der Selbstkosten und Erhöhung der Qualität, dieselben mit den Kollegen zu beraten und nach Beschluß öffentlich bekanntzugeben;

17. dafür zu sorgen, daß von den Produktionsbereichsleitern und Brigadieren die von der Gewerkschaft organisierten sozialistischen Wettbewerbe allseitig unterstützt werden, vor allen Dingen den Betriebsangehörigen bei der Übernahme und Erfüllung von konkreten Wettbewerbsverpflichtungen geholfen und deren Einhaltung monatlich kontrolliert wird;

18. täglich die Wettbewerbsergebnisse der Arbeiter, Brigaden und Abteilungen an den Wettbewerbstafeln bekanntzugeben und die besten Leistungen durch Wandzeitung, Betriebszeitung und Betriebsfunk zu popularisieren;

19. monatlich auf Tagungen des Gewerkschaftsaktivs der BGL über die Erfüllung des Produktions- und Finanzplanes sowie über die Ergebnisse des Wett-

bewerbs zu berichten, eine Auswertung derselben vorzunehmen und gemeinsam mit der Betriebsgewerkschaftsleitung die Auszeichnung der besten durchzuführen, den besten Abschnitt des Werkes mit der Wanderfahne des Werkes und einer Urkunde sowie durch Veröffentlichung auf der Ehrentafel und Eintragung in das Ehrenbuch des Werkes auszuzeichnen;

20. a) bei Erfüllung des Planes für die Prämiierungen der besten Leistungen und Wettbewerbsergebnisse 60 000,— DM aus dem Direktorfonds zur Verfügung zu stellen;
    b) für besondere Leistungen aus dem Direktorfonds 160 000,— DM zur Verfügung zu stellen;

21. gemeinsam mit der Betriebsgewerkschaftsleitung auf der Grundlage der Vorschläge der Belegschaft die Kollegen, die besondere Leistungen beim sozialistischen Aufbau vollbringen, für staatliche Auszeichnungen vorzuschlagen;

22. die gesamte Belegschaft auf die Schwerpunkte des Betriebes, insbesondere auf die Einführung einer neuen Technik und die Mechanisierung körperlich schwerer und zeitraubender Arbeiten hinzulenken. Zur Lösung der Schwerpunktaufgaben werden Themen gestellt, die als Grundlage für Verbesserungsvorschläge und die Eingehung von Selbstverpflichtungen für Ingenieurkonten verwendet werden können. In das Thema werden nur Aufgaben genommen, deren Lösung eine schöpferische Arbeit erfordert. Das Büro für Erfindungswesen erhält das Thema von den jeweiligen Produktionsbereichsleitern, sorgt für die Propagandierung unter der Belegschaft und wertet die zum Thema eingehenden Verbesserungsvorschläge und Selbstverpflichtungen mit der zuständigen Rationalisatorenbrigade oder dem Beurteilungskollektiv aus;

23. einmal im Jahr von den Mitgliedern der Rationalisatorenbrigaden eine Begehung der Produktionsabschnitte durchführen zu lassen. In persönlichen Gesprächen mit den Kollegen werden Verbesserungsvorschläge von den Mitgliedern der Rationalisatorenbrigaden entgegengenommen. Die Begehungen erfolgen in den Bereichen

    PB 21 vom 12. Februar bis 17. März 1956
    PB 22 vom 16. April bis 21. April 1956
    PB 61 vom 11. Juni bis 16. Juni 1956
    PB 62 vom 9. Juli bis 14. Juli 1956

    Die anläßlich dieser Begehungen abgegebenen Verbesserungsvorschläge werden bei einer technischen Vervollkommnung zusätzlich mit der Mindestprämie von 30,— DM und bei einer Produktionsrationalisierung von 20,— DM vergütet;

24. zur Schaffung materieller Voraussetzungen für die Einführung von Verbesserungsvorschlägen und Selbstverpflichtungen und deren Vergütung 30 000,— DM aus dem Direktorfonds zur Verfügung zu stellen;

25. zur weiteren Förderung der Rationalisatorenbewegung die Monate Mai und Oktober 1956 als „Monat des Rationalisators" durchzuführen. In diesen Monaten eingereichte und realisierbare Verbesserungsvorschläge werden zusätzlich prämiiert;

26. für die schnelle Realisierung der Verbesserungsvorschläge Sorge zu tragen, indem für die Mitwirkung bei der Einführung von Verbesserungsvorschlägen Prämien bis zu 20 Prozent der dem Urheber geleisteten Vergütungssumme gezahlt werden, wenn der Einführung Schwierigkeiten entgegenstanden, die durch hervorragende persönliche und fachliche Leistungen überwunden wurden;

27. besonders auf Verbesserungsvorschläge zu achten, die auf einer Produktionsberatung oder Arbeitsbesprechung von den Kollegen gemacht werden, und den Leiter der Besprechung für die Weitergabe des Protokolls an das TBfE verantwortlich zu machen. Die Überprüfung des Vorschlages auf die

Begriffsbestimmung
Rationalisatoren

28. Verbesserungsvor[illegible]
zip nicht die [illegible]
erkennen lassen, [illegible]
Intelligenz vervoll[illegible]
freiwillige technische [illegible] dies[illegible] verpflichten sich folgende [illegible] Arbeit:
   - Leiter der T-Abteilung
   - Leiter der DKM-Abteilung
   - Leiter der TQ-Abteilung
   - Leiter der TZ-Abteilung
   - Leiter der TA-Abteilung
   - Leiter der HT-Abteilung
   - Leiter des PB 21
   - Leiter des PB 22
   - Leiter des PB 61
   - Leiter des PB 62

29. durch gründliche Auswertung der Verbesserungsvorschläge und Förderung der Rationalisatoren- und Erfinderbewegung 30 000,— DM einzusparen und eine Methode auszuarbeiten, die den tatsächlichen Nutzen nachweist;

30. die Wettbewerbsform der technischen Intelligenz — Einrichtung von Ingenieurkonten — verstärkt in Anwendung zu bringen. Die Erhöhung der bestehenden Ingenieurkonten um weitere [illegible] gegenüber dem Vorjahr ist vorgesehen;

31. zur Unterstützung der Betriebssektion der Kammer der Technik und zur Vervollkommnung der Bibliothek des Technischen Kabinetts 2000,— DM zur Verfügung zu stellen. Von diesen Mitteln sind auch die Leihgebühren für populär-wissenschaftliche Filme, Honorare für Dozenten, Übernahme der Teilnehmergebühren für Lehrgänge und Arbeitstagungen zu bestreiten;

32. zur Sicherstellung einer einwandfreien Planung für das Jahr 1957 Verhandlungen über die Planauf[illegible] mit der S-Bahnverwaltung, der Hv Ma[illegible]wirtschaft und der Hv RAW so rechtzeitig zu führen, daß entsprechende Verträge mit den genannten Stellen bis zum 15. Juli 1956 abgeschlossen werden können;
   Verantwortlich: Pl-Leiter

33. zur Erlangung einer planmäßigen Unterhaltung der Produktionsmittel im Jahre 1956 eine Grundrevision aller Werkzeugmaschinen durchzuführen. Sie bilden die Grundlagen für die Aufstellung des Planes 27 des Betriebsplanes 1957. Für die Unterhaltung der sonstigen technischen Anlagen sind entsprechend den gesetzlichen Vorschriften und betrieblichen Erfordernissen Unterhaltungspläne aufzustellen.
   Termin für die Grundrevision: 31. Dezember 1956
   Termin für die Unterhaltungspläne: 15. März 1956
   Verantwortlich: TA-Leiter

34. zur Verbesserung der Lagerwirtschaft und zur Einhaltung der Richtsatzpläne folgende Maßnahmen durchzuführen:
   a) Es ist ein konkreter Abbauplan der Überplanbestände aufzustellen,
   b) ein Wettbewerb nach dem Beispiel des RAW Leipzig zu organisieren und
   c) das Vertragssystem nach dem Beispiel des RAW „7. Oktober", Zwickau, restlos durchzusetzen.
   Termin: 1. März 1956
   Verantwortlich: Kaufmännischer Leiter

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich, mit Hilfe des gesamten Gewerkschaftskollektivs

1. den sozialistischen Wettbewerb zu organisieren und auf die volle Ausnutzung der vorhandenen und die Anwendung einer neuen Technik sowie auf neue Arbeitsmethoden zu lenken und durch Aufklärung zu erreichen, daß unsere Kollegen am Zentralen Wettbewerb aller RAW um die Wanderfahne des Ministerrats teilnehmen;

2. sich jeden ersten Dienstag im Monat in der Betriebsgewerkschaftsleitungssitzung vom Werkdirektor und von den gewerkschaftlichen Kommissionen über den Stand der Planerfüllung berichten zu lassen und Maßnahmen zur Unterstützung des Werkdirektors bei der Planerfüllung zu beschließen;
3. die Werkleitung bei der Einführung der neuen Technik, Aufstellung von technisch begründeten Materialverbrauchsnormen, Errichtung von Brigadekonten und Erhöhung der Anzahl der Ingenieurkonten durch breiteste ideologische Aufklärungsarbeit zu unterstützen;
4. gemeinsam mit dem Werkdirektor die Bedingungen für den sozialistischen Wettbewerb auszuarbeiten und mit der Belegschaft zu diskutieren;
5. entsprechend den Schwerpunkten des Betriebes Sonderwettbewerbe zu organisieren;
6. dafür zu sorgen, daß bis zum 20. eines jeden Monats in den einzelnen Bereichen die Wettbewerbsergebnisse durch die Werkleitung ausgewertet und an den Wettbewerbstafeln bekanntgegeben werden;
7. dafür zu sorgen, daß die Sieger im Wettbewerb nach Überprüfung der Erfüllung der Verpflichtungen an der Ehrentafel bekanntgegeben werden;
8. darauf zu achten, daß die Wettbewerbsergebnisse täglich bekanntgegeben, die besten Leistungen an den Wettbewerbstafeln veröffentlicht werden und eine monatliche Auswertung des Wettbewerbs erfolgt;
9. die besten Erfahrungen der Wettbewerbssieger und ihre Arbeitsmethoden durch Betriebsfunk, Betriebszeitung, Blitzplakate sowie durch Erfahrungsaustausch zu popularisieren und zu verallgemeinern;
10. gemeinsam mit dem Werkdirektor diejenigen Betriebsangehörigen für staatliche Auszeichnungen vorzuschlagen, die hervorragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb vollbringen;

11. die Produktionsberatungen in der ersten Woche des Monats auf der Grundlage des Plan-Ist-Vergleichs durchzuführen und die Erfüllung der auf diesen Beratungen angenommenen Vorschläge zu kontrollieren;
12. durch regelmäßige Diskussionen in den Gewerkschaftsgruppen den Arbeitern die Vorzüge der Neuerermethoden zu erläutern, die Werkleitung bei der Unterweisung der Kollegen über die Neuerermethoden zu unterstützen und zu kontrollieren, daß die technisch-organisatorischen Voraussetzungen zur Einführung der Neuerermethoden durch die Werkleitung geschaffen werden;
13. monatlich den Tag des sowjetischen Neuerers durchzuführen und durch Vorträge und praktische Vorführungen am Arbeitsplatz die besten Neuerermethoden zu popularisieren;
14. das Rationalisatoren- und Erfindungswesen in Wort und Schrift zu veröffentlichen, um die Arbeiter, Ingenieure und Angestellten zur Teilnahme am Rationalisatoren- und Erfindungswesen zu gewinnen;
15. in jedem Quartal eine Konferenz der Rationalisatoren und Erfinder einzuberufen, auf welcher der Technische Direktor über den Stand des Vorschlags- und Erfindungswesens berichtet;
16. zu kontrollieren, daß die Bearbeitung, Einführung und Vergütung der Verbesserungsvorschläge entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen erfolgt;
17. den Werkdirektor bei der Verwirklichung des Planes der technisch-organisatorischen Maßnahmen zu unterstützen und eine ständige Kontrolle über dessen Erfüllung durchzuführen;
18. die Vorbereitung und Durchführung der ökonomischen Konferenzen zu unterstützen und alle Kräfte für die Verwirklichung der durchgeführten Beschlüsse einzusetzen.

Abschnitt B

Entlohnung, Arbeitsnormung und Arbeitsdisziplin

I. Entlohnung und Arbeitsnormung

Der Werkdirektor verpflichtet sich:

1. die für den Betrieb für das Planjahr 1956 geltenden tariflichen Lohn- und Gehaltssätze und die gesetzlichen Bestimmungen für die Entlohnung der Arbeiter und Angestellten streng einzuhalten. Die Eingruppierung der Arbeiter und Angestellten in die Lohn- und Gehaltsgruppen erfolgt nach den Tätigkeits- und Qualifikationsmerkmalen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen;
2. den in Übereinstimmung mit dem Produktionsplan für den Betrieb bestätigten Arbeitskräfte- und Stellenplan nicht zu überschreiten;
3. die für den Betrieb bestätigte Lohn- und Gehaltssumme im Verhältnis zur Erfüllung des Produktionsplanes unter strenger Einhaltung des Leistungsprinzips zu verwenden und nicht zu überschreiten;
4. für Prämienzeitlöhner, die entsprechend den Bestimmungen der Ziffern 16 und 17 der Lohnanlagen entlohnt werden, gemeinsam mit den Kollegen und der BGL Bedingungen auszuarbeiten und anzuwenden, die den ökonomischen Nutzen und die tatsächliche Leistung erkennen lassen;
5. die festgelegten Lohn- und Gehaltszahlungstermine sowie Krankengeld- und Rentenauszahlung unbedingt einzuhalten,
   a) die Auszahlung der Löhne und Gehälter nach den gesetzlichen Bestimmung durchzuführen,
   b) vor Beginn der Arbeit den Leistungslohnarbeitern die Arbeitsscheine mit genauer Angabe des Arbeitsumfanges, der Lohngruppe, der Fertigungsmenge, dem Geldfaktor auszuhändigen,

   c) einen Plan auszuarbeiten über die Bildung und Verwendung des Direktorfonds 1957 bis zum 15. Dezember 1956;
6. eine ständige Überwachung der richtigen Einstufung und Entlohnung der Arbeiter und Angestellten nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführen zu lassen;
7. jeden Beschäftigten bei der Einstellung einen Arbeitsvertrag, aus dem die Tätigkeit, die Entlohnung und die gesetzliche Kündigung zu ersehen ist, auszuhändigen;
8. an den Plänen für die Schnellreparaturmethode mitzuarbeiten und nach den Plänen die Schnellreparatur einzuführen;
9. auf Grund der durch die Schnellreparatur erarbeiteten Technologie für die in ihr erfaßten Arbeiten restlos TAN auszuarbeiten;
10. zusammen mit der Betriebsgewerkschaftsleitung bis zum 30. April 1956 einen Plan der Normenarbeit aufzustellen und alle Maßnahmen zu treffen, diesen Plan zu realisieren mit dem Ziel, den Anteil der TAN an der Gesamtvorgabezeit zu erhöhen.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. das Gewerkschaftsaktiv, insbesondere die Kommission Arbeit und Lohn zur Durchführung einer ständigen Aufklärungsarbeit über die Bedeutung des Leistungsprinzips, Rentabilität und Senkung der Selbstkosten anzuleiten und Richtlinien für die Funktionäre auszuarbeiten;
2. die Kontrolle über die gesetzmäßige Anwendung der Lohn- und Gehaltssätze, über die richtige Einstufung der Arbeiten der Arbeiter und Angestellten nach Tätigkeits- und Qualifikationsmerkmalen auszuüben;
3. zur Kontrolle über die richtige Einhaltung des Lohnfonds;

4. zu kontrollieren, daß die Lohnscheine an die Arbeiter rechtzeitig ausgehändigt, die Lohnabrechnung richtig und die Lohn- und Gehaltszahlung an den festgesetzten Tagen rechtzeitig erfolgt;
5. der Methode Seifert in größerem Umfang zum Durchbruch zu verhelfen, Aufklärungsarbeit durch alle Funktionäre zu organisieren;
6. den Einsatz, die Einstufung und die Entlohnung der Frauen entsprechend ihrer Qualifikation unter Beachtung des Frauenförderungsplanes regelmäßig zu kontrollieren und zu analysieren sowie bei Verstößen die Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen;
7. zur Mitarbeit bei der Ausarbeitung des Planes zur Verwendung des Direktorfonds und zur monatlichen Kontrolle der Einhaltung desselben.

II. Arbeitsdisziplin

Der Werkdirektor verpflichtet sich:

1. dafür zu sorgen, daß bis zum 1. März 1956 eine neu erstellte Betriebsordnung ausgearbeitet wird, welche die Regeln des Verhaltens der Werktätigen im Betrieb zur sozialistischen Arbeit und zum sozialistischen Eigentum festlegt;
2. die Betriebsordnung vor ihrer Einführung in Zusammenarbeit mit der BGL mit allen Werktätigen mit dem Ziel zu beraten, sie am Abschluß des BKV 1956 in Kraft zu setzen.

Die BGL verpflichtet sich:

1. eine ständige Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit im Betrieb selbst zu führen mit dem Ziel, die sozialistische Arbeitsmoral und Arbeitsdisziplin zu festigen, allen Arbeitern, Angestellten, Meistern und dem ingenieur-technischen Personal zur Beseitigung der Verluste an Arbeitszeit allseitige Unterstützung zu geben, damit in jeder Hinsicht ein reibungsloser und kontinuierlicher Produktionsablauf gesichert ist. Der Anwendung der Schnellreparatur größte Unterstützung zu gewähren;
2. streng darauf zu achten, daß die durch das Gesetz festgelegten Arbeitsbestimmungen gewissenhaft eingehalten werden.

Abschnitt C

Die Erhöhung der fachlichen Qualifikation der Arbeiter, des ingenieur-technischen Personals und der Angestellten, Heranbildung von fachlichem Nachwuchs.

I. Ausbildung und Qualifizierung

Der Werkleiter verpflichtet sich, entsprechend den Aufgaben des Betriebsplanes:

1. zur Qualifizierung von insgesamt 32 Produktionsarbeitern, davon 12 Kolleginnen
   a) 15 Kollegen für den derzeitigen Arbeitsplatz
      211/402 Harnack, Wolfgang, Lohngruppe IV
      211/403 Goer, Gerhard, Lohngruppe IV
      211/406 Schubert, Maria, Lohngruppe IV
      211/404 Wodke, Erna, Lohngruppe IV
      216/407 Birkholz, Artur, Lohngruppe IV
      216/408 Heise, Artur Lohngruppe IV
      216/402 Klubs, Jürgen, Lohngruppe IV
      211/310 Altstaedt, Ursula, Lohngruppe III
      211/314 Schäfer, Anna, Lohngruppe III
      211/303 Kohts, Emma, Lohngruppe III
      211/304 Schmidt, Herta, Lohngruppe III
      211/307 Schulz, Erna, Lohngruppe III
      211/309 Lorenz, Gertrud, Lohngruppe III
      211/325 Grabowski, Gertrud, Lohngruppe III
      212/312 Beck, Bernhard, Lohngruppe III
   b) 11 Kollegen von Lohngruppe II nach IV
      214/301 Voigt, Willi
      215/302 Frauendorf, Johanna

217/306 Waschmann, Günter
226/304 Borchert, Joachim
611/308 Bruchmann, Richard
313/313 Schimmer, Herbert
611/325 Streck, Dieter
613/302 Krüger, Willi
613/303 Kehrberg, Kurt
613/305 Ludwig, Alexander
613/309 Grams, Willi

c) 1 Kollegin von Lohngruppe II nach IV
624/206 Liersch, Charlotte

d) 1 Kollegen zum Lagermeister
1 Kollegin zum Meister
1 Kollegin zum Hilfsmeister
624/340 Pruschke, Horst (Lagermeister)
0650/407 Rölecke, Anneliese (Meister)
211/301 Städter, Marie (Aushilfsmeister)

e) 2 Kollegen für TAN
PA 611 Otto, Walter
PA 626 Reuter, Wolfgang

f) 2 Kolleginnen zum Kranführer
0650/307 Schröder, Elise (für Schiebebühne
0650/315 Suter, Günter und Schienenkran)

daß bei Ausscheiden eines Kollegen für Ersatz zu sorgen ist, damit die Zahl von 32 Kollegen ständig erreicht wird;

Verantwortlich: PB und PA

2. Schulung der Aktivisten II. bis IV. Quartal;

3. zur Qualifizierung unserer nichttechnischen Angestellten einen Lehrgang an der technischen Betriebsschule für Finanzen und Betriebswirtschaftswesen einzurichten;

Verantwortlich: HB

4. für Wirtschaftsfunktionäre von der Ge.-Gruppe G 8 an aufwärts einschl. aller M- und J-Raten eine Schulung über den Stoff der Kapitel 30 bis 33 des Lehrbuches „Politische Ökonomie" durchzuführen.

Diese Schulungen finden zweimal monatlich mit je 2 Stunden außerhalb der Arbeitszeit statt;

Termin: Beendigung des Lehrganges 30. Juli 1956

Verantwortlich: Abt.-Leiter Arbeit

5. im 2. Halbjahr 1956 einen gleichen Lehrgang mit allen Brigadieren und den Kollegen der Geh.-Gruppe G 7 durchzuführen;

Termin: Beendigung des Lehrganges 31. Dezember 1956

Verantwortlich: Abt. Arbeit

6. um die Verantwortlichkeit für die Auslese, die Entwicklung und den Einsatz der Kader zu heben, ist mit allen leitenden Wirtschaftsfunktionären ein Seminar über den Ministerratsbeschluß vom 30. September 1954 durchzuführen;

Termin: 31. Juni 1956

Verantwortlich: Werkdirektor

7. zur Heranbildung von leitenden Kadern in Zusammenarbeit mit der Kaderabteilung, der Abteilung Berufsausbildung, der Betriebsberufsschule und den gesellschaftlichen Organisationen zum Studium zu delegieren

a) Tagesschule 3 Kollegen
b) Fernstudium 2 Kollegen
c) Meisterabendschule 3 Kollegen
} Fachschule für Eisenbahnwesen

Arbeiter-und-Bauern-Fakultät 3 Kollegen

Büchergeld wird in Höhe von 20,— DM gezahlt. Bei guten Leistungen kann bis zu 30,— DM gezahlt werden. Der Student ist verpflichtet, dem Betrieb halbjährlich sein Zeugnis zur Einsicht vorzulegen.

Vorpraktikanten für einjährige Grundausbildung 10 Praktikanten,

Studenten für kurzfristige Grundausbildung, 6 bis 8 Wochen, 16 Studenten,

für das Werkpraktikum 30;

8. jeden 2. Freitag im Monat den „Tag des Meisters" durchzuführen und vor allem folgende Probleme zu behandeln:
   a) die Aufgaben des Meisters als Organisator der Produktion zur Senkung der Selbstkosten, Steigerung der Arbeitsproduktivität und Erhöhung der Rentabilität des Betriebes und Arbeitsschutzes;
   b) Aufschlüsselung des Planes in allen seinen Teilen als wichtigste Voraussetzung zur Durchführung des sozialistischen Wettbewerbes;
   c) die Aufgaben des Meisters in Verbindung mit den Gesetzen und Verordnungen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik bzw. Magistrats von Groß-Berlin;
   d) Behandlung der wichtigsten innen- und außenpolitischen Probleme;
9. in jedem Quartal mit 15 Kollegen der technischen Intelligenz und der Aktivisten unseres Betriebes eine Studienreise durchzuführen;
10. die PB-Leiter mit ihren zuständigen Meistern werden verpflichtet, Jugendliche, die keine abgeschlossene Berufsausbildung besitzen, anzuhalten, zur Qualifizierung die Betriebsabendschule zu besuchen.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. für die Durchführung von Aktivistenschulen mindestens 30 Aktivisten, Bestarbeiter oder Angehörige des ingenieur-technischen Personals zur Vermittlung fortschrittlicher Arbeits- und Neuerermethoden zu gewinnen;
2. Patenschaften von Aktivisten, qualifizierten Arbeitern und ingenieur-technischem Personal über Arbeiter, besonders über Frauen und Jugendliche zu organisieren, um ihnen zu helfen, fortschrittliche Neuerermethoden zu meistern und die Qualität zu verbessern;

[illegible] dazu anzuhalten, regelmäßig die Ge-[illegible] zu besuchen.

[illegible] Berufsausbildung

Zur Heranbildung des fachlichen Nachwuchses verpflichtet sich der Werkdirektor:

1. [illegible] der Berufsausbildung 1956 zum 1. September 1956 60 Lehrlinge, davon 15 Mädchen und 12 Ober- bzw. Zehnklassenschüler, einzustellen;
2. der Lehrwerkstatt zur lehrplangerechten Ausbildung eine Produktionsauflage bis zum 31. März 1956 zu erteilen;
3. zur Erhöhung der politischen, pädagogischen und fachlichen Qualifikation der Lehrausbilder wöchentlich obligatorische Seminare durchzuführen und sie mit den Neuerermethoden vertraut zu machen

   zwei Lehrausbilder auf die Lehrmeisterschule nach Karl-Marx-Stadt zu delegieren:

   Koll. Rahn, Walter (Kurzlehrgang)
   Koll. Heller, Manfred (Komplexlehrgang).

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. monatliche Zusammenkünfte erfahrener Gewerkschaftskollegen mit den Lehrlingen zur Übermittlung der großen Traditionen der Arbeiterklasse, ihrer Lebens- und Produktionserfahrungen sowie der Neuerermethoden zu organisieren.
   (Weitere Einzelheiten zur Berufsausbildung sind im Jugendförderungsplan festgelegt.)
2. den Berufswettbewerb der deutschen Jugend gemeinsam mit der FDJ-Leitung zu organisieren und den Lehrlingen die Prinzipien des sozialistischen Wettbewerbes zu erläutern.

Arbeitsschutz

Zur Gewährleistung der [illegible] auf Gesunderhaltung und [illegible] sprozeß verpflichtet sich der [illegible]

1. den gesamten Produktionsprozeß [illegible] nisieren, daß die Gesetze, Verordnungen [illegible] schlägigen Arbeitsschutzbestimmungen, [illegible] und die neuesten sicherheitstechnischen [illegible] angewandt werden;
2. für die gewissenhafte Durchführung der in der zwischen Werkleitung und BGL abgeschlossenen Arbeitsschutzvereinbarung festgelegten Maßnahmen Sorge zu tragen und hierzu die erforderlichen Mittel zur Verbesserung des Arbeitsschutzes und der Sicherheitstechnik, bestehend aus
   betrieblichen Umlaufmitteln .. 18 000,— DM
   Arbeitschutzkleidung ..... 100 000,— DM
   bereitzustellen und zweckentsprechend zu verwenden;
3. bei der Vorbereitung der Erholungskuren, insbesondere die Werktätigen zu berücksichtigen, die schwere und gesundheitsgefährdende Arbeiten verrichten;
4. nach Möglichkeit, sofern die betrieblichen Belange es zulassen, bei verheirateten Frauen den Urlaub mit ihrem Ehegatten in Übereinstimmung zu bringen, auch wenn sie in einem anderen Betrieb arbeiten;
5. dafür zu sorgen, daß Lehrlingen und Jugendlichen unter 18 Jahren nach Möglichkeit der Urlaub in den Sommermonaten gewährt wird;
6. mit der Betriebsgewerkschaftsleitung eine Arbeitsschutzvereinbarung abzuschließen, in der die Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeitsschutzes festgelegt sind.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. eine ständige und strenge Kontrolle über die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen sowie der in der Arbeitsschutzvereinbarung eingegangenen Verpflichtungen des Werkdirektors durchzuführen und bei Verstößen die Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen;
2. eine breite und systematische Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit innerhalb der gesamten Belegschaft durchzuführen, mit dem Ziel, die Aktivität eines jeden Belegschaftsmitgliedes zur bewußten Arbeitsdisziplin, Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und Beachtung der Anweisungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes zu erreichen;
3. im Arbeitsschutzmonat westdeutsche Delegationen einzuladen, um diese Kollegen mit den fortschrittlichen Arbeitsschutzgesetzen unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates bekanntzumachen. Dadurch unterstützen wir sie im Kampf um bessere Arbeitsbedingungen und um die Einheit unseres Vaterlandes, auf demokratischer und friedlicher Grundlage;
   Termin: monatlich
4. alle Arbeitsschutzfunktionäre und Angehörige des RAW Schöneweide durch Aufklärung und Schulung für die aktive Mitarbeit und Kontrolle zu mobilisieren;
5. dem Überstundenunwesen verschärften Kampf anzusagen;
6. die unversöhnliche Verteidigung der Rechte der Kollegen im Arbeitsschutz zu übernehmen.

Abschnitt E

I. Gesundheitsschutz — Sozialversicherung

Zur Verbesserung des vorbeugenden Gesundheitsschutzes und zur besseren Betreuung erkrankter Belegschaftsmitglieder verpflichtet sich der Werkdirektor:

1. zur Beschaffung von medizinischen Geräten für die Poliklinik einmalig 5000,— DM zur Verfügung zu stellen;

2. a) für alle Kolleginnen vorbeugende Krebsuntersuchungen durchführen zu lassen und bis zum 31. März 1956 mit dem Werkarzt einen Plan über den Ablauf der Untersuchungen auszuarbeiten;

   b) monatlich einmal durch den Frauenarzt der Poliklinik Beratungen für werdende und stillende Mütter durchführen zu lassen;

3. a) monatlich eine Krankenstatistik, getrennt nach Abteilung, Geschlecht und Krankheit zu führen. Die Auswertung derselben unter Angabe der ausgefallenen Arbeitsstunden der Belegschaft bekanntzugeben sowie den Produktionsverlust den Kollegen wertmäßig aufzuzeigen und zu erläutern;

   b) in Zusammenarbeit mit der Betriebsgewerkschaftsleitung, dem Rat für Sozialversicherung, dem Betriebsarzt und den Arbeitsschutzfunktionären auf Grund der monatlichen Auswertung der Krankenstatistiken Maßnahmen zur Bekämpfung der festgestellten Krankheitsursachen festzulegen und durchzuführen;

4. an den Haushaltskontrollbesprechungen der Betriebsgewerkschaftsleitung teilzunehmen, den Haushaltsplan für Sozialversicherung auf die Abteilungen und Produktionsbereiche aufzuschlüsseln und den Bereichs- und Abteilungsleitern Anweisung zu geben, an den monatlichen Plankontrollbesprechungen ihrer AGL teilzunehmen;

5. zur Gewährung von Beihilfen für Kollegen und Lehrlinge, die sich in einer sozialen Notlage befinden, für eine bessere Krankenbetreuung, zur materiellen Unterstützung von erkrankten Kolleginnen und Kollegen bei der Durchführung von Heil- und Genesungskuren aus dem Direktorfonds die Summe von 10 000,— DM dem Rat für Sozialversicherung zur Verfügung zu stellen. Die Aufteilung der Summe erfolgt individuell;

6. jährlich 10 Kollegen, die mit schweren gesundheitsschädigenden Arbeiten beschäftigt sind, einen bezahlten 14tägigen Zusatzurlaub mit kostenlosem Ferienaufenthalt in dem Ferienheim Neubrück zu gewähren und dafür 3500,— DM aus dem Direktorfonds zur Verfügung zu stellen.

   In Frage kommen die Kolleginnen und Kollegen, die folgende Arbeiten ausführen:

Entrostungsarbeiter	2 Kolleginnen aus dem PA 211
Schwarzstreicharbeiten	1 Kollegin aus dem PA 211
Entrostungsarbeiten	1 Kollege aus dem PA 611
Farbenkeller	1 Kollege aus dem Mv 001
Spritzen unter Atemschutzmaske	1 Kollege aus dem PA 221
Laugen unter Atemschutzmaske	1 Kollege aus dem PA 221
Laugen unter Atemschutzmaske	1 Kollege aus dem PA 613
Abbrennerei	1 Kollege aus dem PA 613
Aufarbeitung (Bleiarbeiten auf Lagerschalen)	1 Kollege aus dem PA 613

   Die zur Verschickung kommenden Kolleginnen und Kollegen werden durch den Sozialbevollmächtigten, den Rat für Sozialversicherung vorgeschlagen und vom Betriebsarzt untersucht und bestätigt;

7. zur Förderung des Deutschen Roten Kreuzes, auf Vorschlag der Betriebseinheit des Deutschen Roten Kreuzes, die zur Teilnahme an Schulungen notwendigen Freistellungen zu veranlassen, mit dem Ziel, in allen Abteilungen ausgebildete Gesundheitshelfer zur Leistung der Ersten Hilfe bei Unglücksfällen zur Verfügung zu haben.

Die Betriebspoliklinik [redacted]W Schöneweide verpflichtet sich:

1. Einrichtung einer Arbeitsplatz-Kommission mit betriebsärztlicher Beteiligung
2. Einrichtung eines med.-techn. Kabinetts
3. Durchführung von Reihenuntersuchungen — auf zahnärztlichem Gebiet — für die gesamte Belegschaft des Werkes.
4. Regelmäßige monatliche Überprüfung der in den Abteilungen aufgestellten Sanitätskästen für Erste Hilfe, unter gleichzeitiger Belehrung der zuständigen Gesundheitshelfer.
5. Regelmäßige ärztliche Vorträge für die Werktätigen des Betriebes, gehalten von den Betriebs-Fachärzten: einmal monatlich.
6. Durchführung von Schulungsreferaten für die geprüften Gesundheitshelfer im Werk, zwecks weiterer Fortbildung: einmal monatlich.
7. zur aktiven Mitarbeit an der Durchführung der Kinderferienaktion des Betriebes in Form von
   a) ärztl. Untersuchung der zu verschickenden Kinder.
   b) Überprüfung und Beaufsichtigung der hygienischen Einrichtungen des Kinderferienlagers.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. Den Rat für Sozialversicherung und die Bevollmächtigten ständig in ihrer Arbeit bei der Verbesserung des vorbeugenden Gesundheitsschutzes und bei der Erforschung und Beseitigung der Krankheitsursachen anzuleiten und zu unterstützen und darauf zu achten, daß durch die Werkleitung die vorgeschlagenen Maßnahmen schnellstens durchgeführt werden.
2. Die Betreuung erkrankter Kollegen spätestens am dritten Tage nach der Erkrankung aufzunehmen und mindestens 14tägig fortzuführen.

3. [redacted] Rat für Sozialversicherung zur Durchführung [redacted] FDGB-Mitglieder bei Bedürftigkeit [redacted] Krankenbetreuung 5000,— [redacted] erfolgt individuell.
4. [redacted] gestellten Heil- und [redacted] Zusammenarbeit mit dem [redacted] Sozialversicherung ter- [redacted] einzureichen und [redacted] 15 Prozent Produktionsarbeiter, [redacted] gestellte und 5 Prozent Angehörige [redacted]

[redacted] Ferienfonds

Der Werkdirektor verpflichtet sich:

1. Den Betriebsurlaubsplan gemäß den gesetzlichen Bestimmungen für das Jahr 1956 im Januar zu erarbeiten, der eine kontinuierliche Planerfüllung und Ausnutzung der zur Verfügung gestellten FDGB-Erholungsaufenthalte und zusätzliche Aufenthalte im Ferienheim Neubrück gewährleistet.
2. Zur Entspannung und Erholung der FDGB-Urlauber und Ferienheimurlauber in Neubrück aus dem Direktorfonds 18 000,— DM als Zuschüsse für Erholungsaufenthalte zur Verfügung zu stellen. Die Aufteilung der Mittel erfolgt individuell.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. Zur Durchführung des organisierten Erholungsaufenthaltes
   510 Erholungsaufenthalte
   75 Gutscheine für kostenlosen Erholungsaufenthalt aus Mitteln der Sozialversicherung
   zur Verfügung zu stellen.
2. Dafür zu sorgen, daß 450 Arbeiter, 55 Angestellte und 5 Angehörige der Intelligenz entsprechend ihren Leistungen und ihrer Bedürftigkeit berücksichtigt werden. (Einschließlich Angehörige.)

3. Zu kontrollieren, daß die Werkleitung entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen den Urlaubsplan für das Jahr 1956 im Monat Januar aufstellt und den Anteil der Produktionsarbeiter an den Erholungsaufenthalten in allen Monaten dem zahlenmäßigen Verhältnis des Betriebes entspricht.
4. Richtlinien des Feriendienstes der Gewerkschaft in allen Punkten einzuhalten.
5. Aus der Gewerkschaftskasse 6 272,44 DM für Erholungszwecke für solche Kollegen die besonders gute Produktionsleistungen vollbracht haben, zur Verfügung zu stellen.
   Die Aufteilung der Mittel erfolgt individuell.
6. Der Belegschaft quartalsweise für die Durchführung des organisierten Erholungsaufenthaltes zu berichten.
7. Von den zur Verfügung stehenden Erholungsaufenthalten 6 Rentnern (ehemalige Betriebsangehörige) mit ihren Ehefrauen einen kostenlosen Erholungsaufenthalt im Erholungsheim Neubrück zu gewähren und aus dem Direktorfonds 840,— DM zur Verfügung zu stellen.

Abschnitt F

Bau- und Wohnungswesen, Versorgungsfragen, soziale Unterstützung

I. Bau- und Wohnungswesen

Der Werkdirektor verpflichtet sich:

1. Die Arbeiter-Wohnungsbaugenossenschaft in folgendem zu unterstützen:
   a) Bei der Bearbeitung der Bauprojekte und des Rechnungswesens;
   b) Transportraum unter Berechnung der Personal- und Treibstoffkosten innerhalb des demokratischen Sektors von Groß-Berlin zur Verfügung zu stellen;

2. der AWG einen nichtrückzahlbaren Zuschuß von 5 000,— DM und für die Wiederherstellung von Ausbauwohnungen im demokratischen Sektor von Groß-Berlin 10 000,— DM aus dem Direktorfonds zur Verfügung zu stellen;
3. einen Wohnraumbedarfsplan für das Jahr 1956 bis zum 31. März 1956 auszuarbeiten;
4. jeden 2. und 3. Mittwoch im Monat von 14.00 bis 16.00 Uhr, Sprechstunden für die wohnungsuchenden Werkangehörigen durchführen zu lassen;
5. für die Verschönerung der Grünanlagen „Poliklinik" und „Kindergarten" 14 100,— DM zur Verfügung zu stellen;
6. Altstoffe soweit als möglich zur Winterfestmachung oder Ausbau von Wohnraum gegen Bezahlung abzugeben.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. Die Planung, Projektierung, restlose, zweckgebundene und termingebundene Verwendung der bereitgestellten Generalreparaturmittel sowie der Mittel aus dem Direktorfonds für alle betrieblichen Nebenanlagen, den Wohnungsbau sowie die Tätigkeit der Werkleitung zur Verbesserung der Wohnverhältnisse der Belegschaft monatlich zu kontrollieren.

II. Versorgungsfragen

Der Werkdirektor verpflichtet sich:

1. Zur Verbilligung des Werkküchenessens für die Lehrlinge 10 000,— DM und für weitere Verbesserung des Essens 10 000,— DM aus dem Direktorfonds zur Verfügung zu stellen;
2. die Anlagen der Werkküche durch Verstärkung der Gasleitungen, Generalreparatur der Heizanlagen

und des Daches zu verbessern und dafür 31 500,— DM aus Generalreparaturmitteln zur Verfügung zu stellen;

3. bei besonderen Verkaufstagen wie Inventur- und Winterschlußverkäufen, Verkaufsmessen durch HO oder Konsum im Werk durchführen zu lassen;

4. zur Betreuung der Kinder im Kinderheim zusätzlich 2 000,— DM aus dem Direktorfonds zur Verfügung zu stellen;

5. für die Unterhaltung des Ferienheimes „Neubrück" zusätzlich 15 000,— DM aus dem Direktorfonds zur Verfügung zu stellen;

6. zur Verbesserung der Wasserversorgung in den Waschräumen 25 000,— DM aus Generalreparatur-Mitteln zur Verfügung zu stellen;
zur Verbesserung der Arbeitsräume der Schneider- und Schuhmacherwerkstätten 15 000,— DM aus Generalreparatur-Mitteln zur Verfügung zu stellen.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. Monatlich einmal mit den Arbeiterkontrolleuren auf dem Gebiet der Versorgung Schulungen durchzuführen.

III. Soziale Unterstützungen

Der Werkdirektor verpflichtet sich, aus dem Direktorfonds für folgende Zwecke Mittel zur Verfügung zu stellen:

1. Beihilfen für unverschuldet in Not geratene Kollegen 14 500,— DM;
2. den Kollegen wird außer bei 10jähriger Betriebszugehörigkeit am Jubiläumstage bezahlte Freizeit gewährt;
3. Bei Geburten die im Werk beschäftigten Frauen und die Frauen unserer Werkangehörigen sowie

für Eheschließungen für Geschenkzuweisungen 2 000,— DM;

4. für Kranzspenden bei Sterbefällen, Delegationsgestellungen und Blumenspenden bei besonderen Anlässen 10 000,— DM;

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. Aus der Gewerkschaftskasse für unverschuldet in Not geratene Gewerkschaftsmitglieder 2 500,— DM zur Verfügung zu stellen;
2. die Kommission für Arbeiterversorgung zu veranlassen, alle 8 Tage eine Sitzung durchzuführen, auf der die Unterstützungsanträge schnellstens bearbeitet und entsprechend der sozialen Notlage und der gesellschaftlichen Mitarbeit behandelt werden, wobei der Anteil der Produktionsarbeiter mindestens 75 Prozent betragen muß;
3. die Arbeiterkontrolle zu veranlassen, 14tägige Sitzungen und einen Erfahrungsaustausch des Küchenpersonals sowie täglich die Kontrolle der Werkküche durchzuführen.

Abschnitt G

Kulturelle Massenarbeit und Sport

Der Werkdirektor verpflichtet sich:

1. a) Die Produktionspropaganda zur vollen Ausnutzung und Verbesserung der Technik, zur Anwendung der modernen wissenschaftlichen Erkenntnisse und Neuerermethoden durch Vorträge der Meister und Intelligenz sowie durch Anschauungsmaterialien zu fördern;

   b) im Technischen Kabinett vier Ausstellungen durchzuführen, die der vollen Ausnutzung und Entwicklung der Technik der Verbesserung der

Qualität der Produktion und der Qualifizierung unserer Kollegen dienen.
Verantwortlich: T/BfE

2. Für das Vortragswesen fachlicher und allgemeinbildender Art ..... 1 375,— DM
für Filmveranstaltungen fachlicher Art und für Filmveranstaltungen für die Kinder unseres Kindergartens .. 500,— DM
für Fachzirkel ..... 2 000,— DM
für Patenarbeit (Patenschule und VEG Deutsch Wusterhausen) ..... 1 000,— DM
zur Verfügung zu stellen.

3. Für die Verbesserung der kulturellen Massenarbeit folgende Summen zur Verfügung zu stellen:
1 Radioapparat für Lehrwerkstatt .. 500,— DM
1 Filmvorführapparat für Ferienheim „Neubrück" ..... 3 000,— DM
1 Bühnenbeleuchtung für großen Kulturraum ..... 4 000,— DM

4. Durch bauliche Veränderung das Ferienlager „Neubrück" zu vervollständigen und zu verschönern ..... 15 000,— DM

5. Zur weiteren Verbesserung der kulturellen Massenarbeit insgesamt 195 750,— DM zur Verfügung zu stellen, davon für
a) Erweiterung der Bibliothek .... 3 000,— DM
b) Volkskunstarbeit ..... 23 000,— DM
c) Groß-Kulturveranstaltungen .... 30 000,— DM
d) Kulturveranstaltungen der AGL'en 15 000,— DM
e) Organisierter Theater- und Kinobesuch ..... 5 000,— DM
f) Kulturelle Betreuung der Kinder des Betriebes, der Patenschule und Patenbetriebe ..... 14 750,— DM
g) Betriebskinderferienlager ..... 36 000,— DM

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. Zur systematischen Erhöhung des politischen und fachlichen Niveaus unserer Kollegen des Betriebes monatlich 3 Vorträge und Aussprachen, insbesondere zu aktuellen politischen, ökonomischen, naturwissenschaftlichen und pädagogischen Fragen zu organisieren. Ein Lektorenkollektiv und ein Vortragskollektiv im Betrieb zu bilden. Monatlich Kulturveranstaltungen, Theaterbesuche, Ausflüge, Konzerte, Film- oder Tanzveranstaltungen durchzuführen;

2. die Zirkel für Rationalisatoren und Erfinder und zum Studium für Neuerermethoden zu erweitern. Den sozialistischen Wettbewerb zu unterstützen und Erfahrungsaustausche im Betrieb und mit anderen Betrieben zu organisieren. Regelmäßig populärwissenschaftliche Filme zu zeigen. Zur Unterstützung des Tages des sowjetischen Neuerers und des Tages des Meisters Vorträge, Filme und praktische Vorführungen von Neuerern und Meistern zu organisieren;

3. den Buchbestand der Gewerkschaftsbibliothek zu ergänzen und die Zahl der Leser um 10 Prozent zu erhöhen. Im Betrieb Leserkonferenzen, Buchausstellungen und monatlich mindestens eine Buchbesprechung durchzuführen;

4. zwei Ausstellungen zu organisieren, die den Werktätigen die Erfolge unseres Betriebes, der Deutschen Demokratischen Republik der sozialistischen Staaten und des Weltfriedenslagers veranschaulichen;

5. das politische und künstlerische Niveau der Volkskunstgruppen und Zirkel zu erhöhen und ein politisch-satirisches Kabarett zu bilden;

6 für die wichtigsten Aufführungen durch den Klub Einführungsvorträge zu organisieren, sie setzt sich das Ziel, die Zahl der Theateranrechte auf 500 zu erhöhen;

7. den Einfluß der Arbeiterklasse auf die Erziehung unserer Jugend durch Belebung des bestehenden Patenschaftsvertrages zu verstärken;
8. die außerschulische Erziehung und ständige kulturelle Betreuung der Kinder der Betriebsangehörigen durch die Bildung eines Kinderklubs und durch Arbeitsgemeinschaften (Foto, Schwimmen, Schach) zu verbessern sowie klassenbewußte, erfahrene Kollegen für die Mitarbeit in den Arbeitsgemeinschaften zu gewinnen;
9. für die gute Auswahl und rechtzeitige Schulung des Lagerleiters und der Helfer für das Betriebskinderferienlager zu sorgen. In unser Betriebsferienlager 20 Westberliner Kinder einzuladen und den Bau einer Veranda im Betriebsferienlager „Neubrück" zu ermöglichen;
10. Entsprechend dem Haushaltsplan der Gewerkschaftskasse 1956 zur Lösung der nachfolgend aufgeführten Aufgaben 19 601,40 DM zur Verfügung zu stellen;

a) produktionstechnische Propaganda	1 000,— DM
b) Arbeit mit dem Buch	300,— DM
c) Volkskunstarbeit, kulturelle Veranstaltungen und Theaterbesuche	16 000,— DM
d) ständige kulturelle Betreuung der Kinder des Betriebes, der Patenschule, des Patenbetriebes und des Betriebskinderferienlagers	10 200,— DM
e) Gesamtdeutsche Arbeit (Delegationen usw.)	5 488,— DM
f) für Propaganda und Werbung ..	800,— DM
g) für Weihnachtsfeier der Altrentner	1 500,— DM

Zur Förderung der demokratischen Sportbewegung verpflichtet sich der Werkdirektor:

1. Der BSG Lokomotive Schöneweide bei ihrer Entwicklung und ihren Aufgaben und beim Aufbau einer sozialistischen Körperkultur volle Unterstützung zu geben;
2. aus dem Direktorfonds 30 000,— DM auf das Konto L 50 140 der BSG Lokomotive Schöneweide zu überweisen;
3. der BSG Lokomotive Schöneweide für die Beschickung von Sportwettkämpfen betriebseigene Fahrzeuge zum Selbstkostenpreis zur Verfügung zu stellen (Transport von Sportgeräten, Booten sowie Kohlen usw.);
4. in der Werkbücherei eine Sportbücherei mit neuen Büchern aufzufüllen. In diese sind die erreichbaren Sportbücher und Wettkampfbestimmungen aufzunehmen;
5. zur besseren Qualifizierung der Leistungssportler die Freistellung zum Training, Wettkämpfen und Lehrgängen unter Weiterzahlung des Grundgehaltes nach den gesetzlichen Bestimmungen zu gewährleisten;
   Freistellung der Funktionäre zu Sportkonferenzen der SV Lokomotive sowie zum II. Deutschen Turn- und Sportfest in Leipzig für die Zeit vom 2. bis 5. August 1956 alle in Frage kommenden Sportler und Funktionäre freizustellen.
   Förderung der Spitzensportler, besonders in ihrer sozialen und beruflichen Entwicklung.
   Freistellung der Kollegen, die im Sport eine hauptamtliche Funktion übernehmen sollen, zur Funktionsausübung;
6. vor der Genehmigung durch den Werkdirektor, die Freistellung für Sportler der BSG Lokomotive Schöneweide sowie der Sportler, die in anderen Gemeinschaften ihren Sport treiben, dem BSG-Leiter zur Stellungnahme vorzulegen;
7. die Leistungssportler vierteljährlich ärztlich zu betreuen, um das Leistungsniveau zu heben;
8. ein Lehrlingssportfest sowie ein Betriebssportfest 1956 im Zeichen „Vorwärts zum II. Deutschen Turn- und Sportfest" durchzuführen;

9. die Sportstätten sowie alle anderen kulturellen Einrichtungen, soweit sie im Anlagevermögen des RAW Schöneweide enthalten sind, instandzusetzen und zu unterhalten;
   a) das Material zur Sichtagitation und den Reparaturen an Sportgeräten und Sportstätten der BSG Lokomotive Schöneweide zum Selbstkostenpreis zur Verfügung zu stellen;
   b) für die Betriebskinderferienlager, Sporthelfer der BSG Lokomotive Schöneweide freizustellen und deren Bezahlung festzulegen sowie Sportanlagen und Geräte zur Verfügung zu stellen;
   c) alle Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß der Betriebssportplan realisiert werden kann.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. Der BSG Lokomotive Schöneweide bei der Erfüllung ihrer sozialistischen Aufgaben größtmöglichste Unterstützung zu gewähren;
2. zur Weiterentwicklung des Sportes der BSG Lokomotive und zur Verbreitung des Massensportes verpflichtet sich die BGL, 10 192,72 DM zur Verfügung zu stellen.
   Davon sind 2500,— DM für die Weiterentwicklung des Massensportes im Betrieb zu verwenden.
3. um das kulturelle Niveau unserer BSG Lokomotive Schöneweide weiter zu entwickeln, Sportler und Funktionäre für hervorragende Leistungen auf Vorschlag der BSG-Lokomotive Schöneweide zu prämiieren;
4. das Lehrlings- und Betriebssportfest nicht nur vorzubereiten, sondern bei der **Durchführung** und der **Siegerehrung** desselben aktiv mitzuarbeiten (kulturelle Umrahmung, Anwesenheit mindestens eines Vertreters der BGL zu garantieren;
5. bei der Durchführung von gesamtdeutschen Sportveranstaltungen unserer BSG Lokomotive Schöneweide die kulturelle Betreuung der Gäste zu übernehmen;

6. die Belegschaft des RAW Schöneweide über die Bedeutung von Körperkultur und Sport (III. Sportkonferenz, Massensport, II. Sport- und Turnfest in Leipzig 1956) aufzuklären;
7. die BSG Lokomotive Schöneweide bei der politisch-moralisch-patriotischen Erziehung der Sportler in den Sektionen zu helfen und besonders die Durchführung der monatlichen BSG-Leitungssitzungen zu kontrollieren und Anleitung für die Durchführung von Bildungsabenden zu geben;
8. bei Lehrgängen, die länger als 8 Wochen dauern, eine Bücherhilfe zu gewährleisten;
9. die Belegschaft mit Hilfe der BSG Lokomotive Schöneweide zur Teilnahme an den freiwilligen Arbeitseinsätzen an den betriebseigenen Sportanlagen zu gewinnen;
10. dafür zu sorgen, daß in jeder AGL ein Sportbeauftragter gewählt wird, der für die Entwicklung des Betriebssportes in seiner Abteilung verantwortlich ist;
11. die Betriebssportgemeinschaft verpflichtet sich ihrerseits, die im Betriebssportplan (lt. Anhang) übernommenen Aufgaben durchzuführen.

Abschnitt H
Schlußbestimmungen

1. Dieser Betriebs-Kollektivvertrag gilt für das Jahr 1956 und tritt vom Tage seiner Unterzeichnung in Kraft. Er behält seine Gültigkeit bis zum Inkrafttreten des BKV 1957.
2. Um eine wirksame Kontrolle der Erfüllung der Verpflichtungen des BKV vorzunehmen, verpflichtet sich der Werkdirektor:
   a) sich monatlich einmal in einer Werkleitungssitzung über die Erfüllung der Verpflichtungen des BKV berichten zu lassen;

b) [illegible]

c) [illegible]

Erfüllung [illegible]

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

3. a) Monatlich auf einer BGL-Sitzung einen Bericht der gewerkschaftlichen Kommission und der Werkleitung über die Erfüllung des BKV entgegenzunehmen und entsprechende Maßnahmen zur Sicherung der Erfüllung zu beschließen;

   b) monatlich mit den Gewerkschafts-Gruppenorganisatoren zur Organisierung der Massenkontrolle Beratungen durchzuführen und den Gruppen-Organisationen den Stand der Erfüllung des BKV zu erläutern;

   c) einmal im Quartal auf einer Gewerkschafts-aktiv-Tagung über die Erfüllung der wichtigsten Verpflichtungen des BKV zu berichten.

4. Notwendige Veränderungen im Betriebskollektivvertrag sind im beiderseitigen Einvernehmen zwischen Werkdirektor und Betriebsgewerkschaftsleitung zu vereinbaren und von einer Delegiertenkonferenz, welche durch die Betriebsgewerkschaftsleitung einberufen wird, zu bestätigen und den zentralen Stellen zur Registrierung einzureichen.

5. Der Werkdirektor und die Betriebgewerkschaftsleitung verpflichten sich, vierteljährlich Rechenschaft vor den Delegierten des Werkes für die Erfüllung des BKV zu geben und die Rechenschaftslegung gewissenhaft vorzubereiten.

6. Der Werkdirektor gibt bei den Rechenschaftslegungen gleichzeitig einen Bericht über die Erfüllung des Planes der techn.-organisatorischen Maßnahmen, der Arbeitsschutzvereinbarung, der Frauen- und Jugend-Förderungspläne.

[illegible] Werkdirektor verpflichtet sich, den BKV [illegible] nach erfolgter Registrierung [illegible] Gewerkschaftsorganen auszuhändigen.

[illegible] Betriebs-Kollektivvertrag

[illegible] organisatorischen Maßnahmen

[illegible]

[illegible] Förderung der Jugend

[illegible] werden als Heft gedruckt.

Betriebsgewerkschaftsleitung
Suchland
(Siegel)

Der Werkdirektor
Wegner
(Siegel)

Vorliegender Betriebskollektivvertrag wurde vom Zentralvorstand der IG Eisenbahn und dem Ministerium für Verkehrswesen registriert.

Berlin, den 14. 3. 1956
lfd. Nr. VI/6/11

Ministerium für Verkehrswesen
HV Ausbesserungswerke der DR
(Siegel)

Zentralvorstand der IG Eisenbahn
(Siegel)

Anlage I

Plan für technisch-organisatorische Maßnahmen

Bei der Durchführung des Arbeitsplanes, insbesondere des Generalreparaturprogrammes, sollen die technisch-organisatorischen Maßnahmen dazu beitragen, einzelne Produktionsgänge reibungsloser und wirtschaftlicher zu gestalten.

Sie dienen gleichzeitig zur Verbesserung der Qualität und zur größtmöglichen Einsparung von Material und Energie. Zur Erreichung dieses Zieles sind folgende Maßnahmen eingeleitet worden:

I. Auf dem Gebiet des technisch-wissenschaftlichen Fortschritts

1. Preßstofflagerschalen

   Die Versuche werden zum Großversuch erweitert, um Erkenntnisse zu sammeln zwecks genereller Einführung.

   Termin: 30. April 1956

   Verantwortlich: HT

2. Bürstenhalter aus Preßstoff

   Hierzu werden die Formen entwickelt und ein Großversuch eingeleitet.

   Termin: 31. Oktober 1956

   Verantwortlich: HT

3. Rollenlagerkäfige für Motorrollenlager aus Preßstoff.

   Die Versuche werden weiter durchgeführt und die Ergebnisse zwecks Austausch der Bronzekäfige dem VEB Wälzlagerfabrik Ronneburg übermittelt.

   Termin: 15. August 1956

   Verantwortlich: HT

4. Achshaltergleitbacken und Druckplatten für seitliche Gleitstücke aus Preßstoff.

   Die begonnenen Versuche werden fortgesetzt, um eine generelle Einführung vornehmen zu können.

   Termin: 30. September 1956

   Verantwortlich: HT, PB 61

5. Heißspritzverfahren.

   Die Versuche werden unter Verwendung der Erfahrungen des RAW Einheit, Leipzig, fortgesetzt mit dem Ziel, daß Heißspritzverfahren hier einzuführen

   Termin: 4. Quartal 1956

   Verantwortlich: T

II. Zur Einführung einer neuen und zur vollen Ausnutzung der vorhandenen Technik

1. Holzbearbeitung.

   a) Anstelle der im Holzzuschneideraum befindlichen Schnittvorrichtung wird eine neue Pendelsäge beschafft.

      Termin: 30. September 1956

      Verantwortlich: TA

   b) Zur Verbesserung des Arbeitsablaufes wird eine Langlochbohrmaschine im Holzbearbeitungsraum aufgestellt.

      Termin: 30. August 1956

      Verantwortlich: TA

   c) Um die Handarbeit zu mechanisieren, wird eine weitere Handhobelmaschine für die Stellmacherei bereitgestellt.

      Termin: 28. Februar 1956

      Verantwortlich: TA

2. Blechbearbeitung.

   a) Um Blechtafeln bis 4 mm schneiden zu können, wird eine Kurbeltafelschere für PB 21 beschafft.

      Termin: 31. Juli 1956

      Verantwortlich: TA

IV. Maßnahmen zur Steigerung der Qualität

1. Drehgestell- und Radsatzwerkstatt.

   a) Aufbau eines Vormeß- und Richtstandes und Beschaffung der erforderlichen Meßeinrichtungen.
   Termin: 30. April 1956
   Verantwortlich: TA, PB 61

   b) Beschaffung einer Federprüf- und Spreizmaschine einschließlich Hebezug.
   Termin: 31. Dezember 1956
   Verantwortlich: TA

   c) Beschaffung von Meßdosen für den Drehgestell-Druckmeßstand.
   Termin: 15. Dezember 1956
   Verantwortlich: TA

   d) Zur Kontrolle des Preßdruckes an der 300-t-Radsatzpresse wird ein Schreibmanometer angebracht.
   Termin: 31. Dezember 1956
   Verantwortlich: TA

2. Werkmeßstelle.

   a) Für Härteprüfungen an technischen Gummiteilen wird ein Gummihärteprüfer beschafft.
   Termin: 31. Juli 1956
   Verantwortlich: TA, TQ

   b) Zur Überprüfung der Arbeitslehren werden Prüflehren beschafft.
   Termin: laufend
   Verantwortlich: TA, TQ

V. Maßnahmen zur Sicherung der Produktion

1. Winterfestmachung

   Bis zum 15. März 1956 ist von allen Bereichen und Abteilungen ein Plan aufzustellen und TA zu übergeben. Dieser Plan muß bis zum 30. September 1956 realisiert sein.

2. Kesselhaus

   a) Kessel II innere Untersuchung.
   Termin: 30. September 1956
   Verantwortlich: TA

   b) Bekohlungsanlage Generalüberholung.
   Termin: 30. September 1956
   Verantwortlich: TA

3. Instandsetzung eines Teiles der Oberlichter.
   Termin: 31. Dezember 1956

4. Überholung des Lufthammers Nr. 1.
   Termin: 31. Dezember 1956
   Verantwortlich: TA

5. Überholung sämtlicher Starkstromanschlüsse in den Werkhallen.
   Termin: laufend bis 31. Dezember 1956
   Verantwortlich: TA

6. Überholung der Werkgleise einschl. der Stromschienen.
   Termin: 31. Oktober 1956
   Verantwortlich: TA

7. Erweiterung der Trafo-Station durch Beschaffung eines 500-KVA-Trafos und der dazugehörenden Schaltgeräte.
   Termin: 30. September 1956
   Verantwortlich: TA

8. Erweiterung der zentralen Preßluftanlage durch Beschaffung von zwei weiteren stationären Kompressoren mit je 280 m^3/h-Leistung.
   Termin: 31. Oktober 1956
   Verantwortlich: TA

9. Beschaffung von zwei Reservemotoren für die zentrale Wasseraufbereitungsanlage und die Metallwaschmaschine.
   Termin: 31. Oktober 1956
   Verantwortlich: TA

VI. Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen

1. Errichtung einer Sandstrahlanlage nach den gesetzlichen Bestimmungen.
   Termin: 31. Dezember 1956
   Verantwortlich: TA

2. Generalreparatur der Kalt- und Warmwasseranlage einschl. Absperrorganen in den Waschräumen.
   Termin: 30. September 1956
   Verantwortlich: TA

Anlage II (D)

Arbeitsschutzvereinbarung

Zur Verbesserung des Arbeitsschutzes schließt der Werkdirektor mit der Betriebsgewerkschaftsleitung folgende Vereinbarung ab:

I. Organisatorische Verpflichtungen

Der Werkdirektor verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß

1. umfassende Arbeitsschutzmaßnahmen eingeleitet werden, um die körperlich schwere Arbeit zu erleichtern und den Unfällen vorzubeugen;
2. eine stärkere Heranziehung der Techniker und Wissenschaftler zur Verbesserung des Arbeitsschutzes mit in den Vordergrund gestellt wird;
3. laufend ein beharrlicher Kampf um das Ziel, einen unfallfreien Betrieb zu erreichen, geführt wird;
4. alle aufsichtsführenden Kollegen, insbesondere der Meister und Brigadiere, monatlich Instruktionen über die geltenden Gesetze und Verordnungen auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes, Sicherheitsvorschriften, Arbeitsschutzbestimmungen und die neuesten Erfahrungen auf dem Gebiet der technischen Sicherheit zu erhalten;
5. die Betriebsleiter, Meister und Brigadiere ständig einen Überblick über das Unfallgeschehen innerhalb ihres Bereiches haben, um zum Schutze der Werktätigen die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen einleiten zu können;
6. die Sicherheitsinspektion monatlich eine Unfallstatistik, aufgegliedert auf die einzelnen Produktionsbereiche, anfertigt, sie auswertet und der BPO, BGL und dem Bereichsleiter zuleitet;
7. die von den Werktätigen in das Arbeitsschutz-Kontrollbuch eingetragenen Beanstandungen vom Produktionsbereichsleiter überprüft und schnellstens termingerecht beseitigt werden;

8. zur Vermeidung von Erkrankungen durch Kälte, Zugluft und Witterungseinflüsse sind Tore, Türen, Fenster und Dächer der Werkhallen und Gebäude ständig auf ihre Beschaffenheit zu überprüfen, auftretende Mängel sind umgehend zu beseitigen;
Termin: laufend

9. bis zum 15. Oktober alle Arbeiten zur Winterfestmachung abzuschließen, Fenster verglasen, wenn erforderlich, zu reinigen, Dachrinnen reinigen, Streusand, Tausalz, kältebeständige Öle und Fette sowie Gefrierschutzmittel für Wasser in ausreichenden Mengen bereitzuhalten, Hydranten vor dem Einfrieren zu schützen.

   Ständig im Freien beschäftigte Kollegen mit Winterschutzkleidung zu versorgen;

10. alle Verkehrswege innerhalb und außerhalb der Werkhalle sind laufend sauber und in einem verkehrssicheren Zustand zu halten;

11. jedes neu eingestellte Belegschaftsmitglied vor Aufnahme der Arbeit auf seine Gesundheitstauglichkeit nach den bestehenden Vorschriften untersucht wird;

12. sämtliche elektrischen Anlagen, Schiebebühnen, Maschinen laufend auf Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen überprüft werden.

II. Verpflichtungen zur Qualifizierung der Belegschaft auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes

Der Werkdirektor verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß

1. die neu eingestellten Kolleginnen und Kollegen vor Arbeitsbeginn von dem Meister des jeweiligen Produktionsabschnittes über die besonderen Unfallgefahren innerhalb der Meisterei belehrt werden. Dasselbe gilt auch für Belegschaftsmitglieder, die von einem Produktionsabschnitt zu einem anderen überwiesen werden;

2. die Abteilungsleiter sowie das ingenieur-technische Personal, Meister und Brigadiere über die Gesetze und Verordnungen der Regierung und über alle Bestimmungen und Anweisungen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes zu schulen, für die Teilnahme der Aufsichtspersonen sind die Produktionsleiter verantwortlich.

   Der Schulungsplan ist bis zum 1. April 1956 aufzustellen;

3. in den planmäßigen Schulungen zur fachlichen Qualifizierung der Belegschaft besonderer Wert auf die Arbeitsschutz- und Brandschutzbestimmungen gelegt wird;
   Termin: laufend

4. die Belegschaft auf die Unfallgefahren aufmerksam gemacht wird, und folgende Maßnahmen zur Sicherung durchzuführen sind:

   a) Aufstellung von Sicherheitsschildern, Plakaten, statistischen Darstellungen an Schwerpunkten;

   b) ständige Kontrolle der Produktionsabteilungen auf das Vorhandensein von Warnungs- und Hinweisschildern;

   c) Organisierung eines halbjährlichen Erfahrungsaustausches mit anderen RAWen mit dem Ziel der Schaffung von gesunden und gefahrlosen Arbeitsbedingungen, der Festigung der Arbeitsdisziplin und Arbeitsmoral.

   An diesem Erfahrungsaustausch nehmen teil:

   der Arbeitsschutzbeauftragte,
   der Sicherheitsingenieur,
   der ASK-Vorsitzende,
   der Vorsitzende des Rates der Sozialversicherung und
   ein Vertreter des Frauenausschusses;

   zur Verbesserung und Popularisierung der Arbeitsschutzmaßnahmen und zur Senkung der Unfälle

und des Krankenstandes einen Arbeitsschutzmonat im September durchzuführen;

6. die bestehende Arbeitsschutzbücherei laufend durch Neuerscheinungen ergänzt wird. Aufschlüsselung des Betrages von 40 399,80 DM für Arbeitsschutzkleidung siehe Anlage.

III Brandschutz

Werkdirektor verpflichtet sich:

1. Die Betriebs- und Jugendwehr sowie die Wohnhausgruppe durch ständigen Unterricht laufend zu qualifizieren und die Ausbildung zweckentsprechend durchzuführen;

2. dafür Sorge zu tragen, daß die Ausbildung im Feuerwehrkampfsport an jedem zweiten und dritten Mittwoch im Monat durchgeführt wird;

3. die Kolleginnen und Kollegen mindestens alle halbe Jahre einmal im Brandschutz unterweisen zu lassen;

4. daß vierteljährlich ein Probealarm und halbjährlich eine Übung mit der Volkspolizei, Abteilung Feuerwehr, stattfindet;

5. der Betriebs- und Jugendwehr jeden Monat eine Stunde Unterricht durch die BPO oder BGL zu erteilen;

6. die neu zugewiesenen Feuerwehrräume ausbauen zu lassen.

VEB Druckerei Berlin-Adlershof, Friedrichstraße 5 B 3999-56 055 221

Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Ausbohrtiefenlehre**	**PG 08.045** **Ausgabe vom Dezember 1939** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.88 Bl 503

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen der Ausbohrtiefenmaße „*t1*" und „*t2*" und des Maßes „*a*" wird die in Bild 1, 2 und 3 dargestellte Lehre benutzt.

Das auf beiden Seiten mit Millimetereinteilung versehene Lineal *A* trägt den Meßschieber *B* mit Nonius und Rändelschraube *C*.

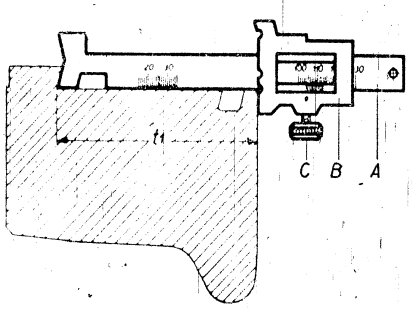


Bild 1

Bild 1 zeigt die Handhabung beim Messen des Ausbohrtiefenmaßes „*t1*" am Radreifen.

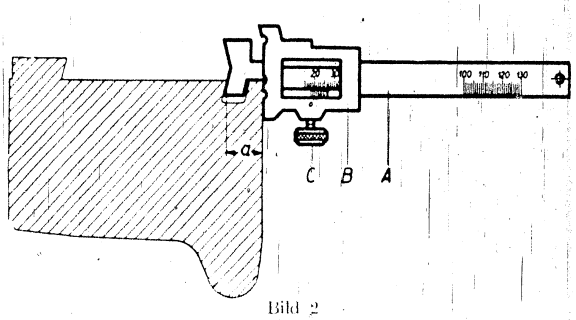


Bild 2

Bild 2 zeigt die Handhabung beim Messen des Maßes „*a*".

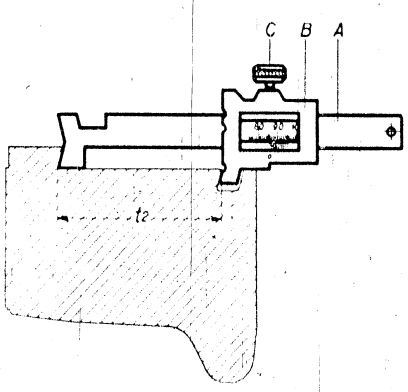


Bild 3

Mit der anderen Lehrenseite wird das Ausbohrtiefenmaß „*t2*" gemessen, wie Bild 3 zeigt.

Nur für den Dienstgebrauch!

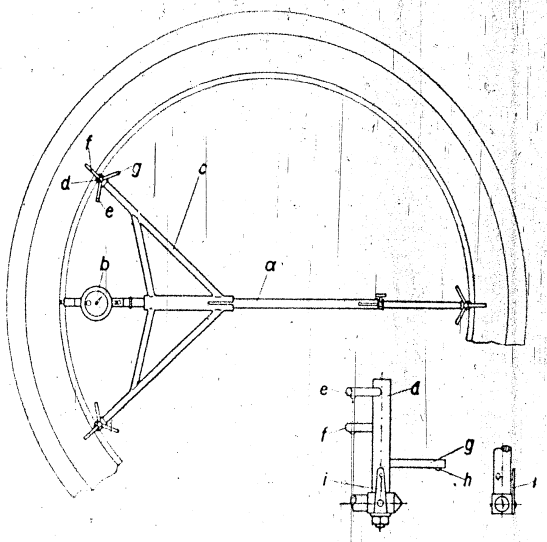
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Radreifenausbohrlehre**	**PG 08.046** **Ausgabe vom Juli 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.88 Bl 501

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen der Radreifenbohrung sowie zur Prüfung der Werkzeugmaschine auf Zylinderhaltigkeit eignet sich die nachstehend dargestellte und beschriebene Lehre.

Sie besteht aus dem verstellbaren Meßrohr *a* für zwei Meßbereiche, der Meßuhr *b* und dem aus Stahlrohren zusammengeschweißten Gestell *c*. Die in den Endbohrungen des Meßrohres *a* und des Gestells *c* befindlichen drehbaren Bolzen *d* tragen drei um je 120 Grad versetzte Auflagestifte *e*, *f* und *g* mit eingesetzten Kugeln *h*. Die Bolzen *d* werden in den drei Stellungen durch die Feder *i* festgeklemmt.



Das Bild zeigt die Handhabung beim Messen der Radreifenbohrung. Die Lehre wird an drei Stellen in die Radreifenbohrung gelegt. Danach wird das Durchmessermaß abgelesen. Die Messung ist an mindestens drei Stellen zu wiederholen und aus diesen Maßen der Mittelwert zu errechnen.

Das Schrumpfmaß wird bei der Eichung der Lehre berücksichtigt, so daß die Messungen der Lehren PG 08.046 und PG 08.023 gleiche Zahlenwerte ergeben.

Zur Prüfung der Werkzeugmaschine auf zylinderhaltige Arbeit wird die Lehre nacheinander mit den Auflagestiften *e*, *f* und *g* auf den Radreifen aufgelegt und so in drei Tiefenstellungen gemessen.

Nur für den Dienstgebrauch!

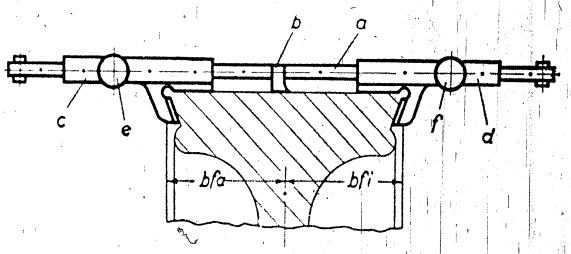
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Felgenkranzbreitenlehre**	**PG 08.048** **Ausgabe vom Oktober 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.87 Bl 511

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen der Felgenkranzbreitenmaße *bfa* und *bfi* dient die nachstehend dargestellte und beschriebene Lehre.

Das Meßlineal *a* mit der Anlegeschneide *b* trägt die beiden Schieber *c* und *d*.



Die Lehre wird mit der Schneide *b* an die vorher mit der Lehre nach Katalogblatt LPG 08.043 angerissenen Felgenkranzmitte angelegt und gleichzeitig die beiden Schieber *c* und *d* so weit zusammengeschoben, daß ihre Schneiden die Außenkanten des Felgenkranzes berühren. In dieser Lage werden die Schieber mit den Rändelschrauben *e* und *f* festgehalten und dann die Felgenkranzbreitenmaße *bfa* und *bfi* auf dem Meßlineal *a* abgelesen.

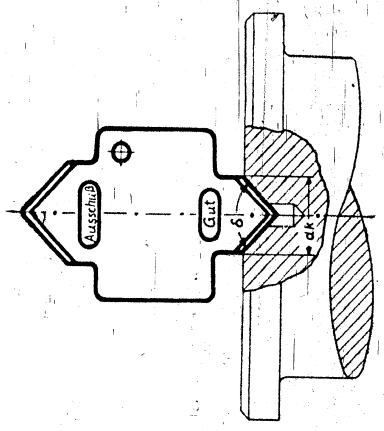
Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Körnerlehre** **für Achsschenkel**	**LPG 08.049** **Ausgabe vom Februar 1938** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.49 Bl 502

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zum Messen der Achswellenkörner, deren Abmessungen innerhalb der zulässigen Grenzmaße liegen, müssen, wird folgende Lehre benutzt.



Die aus Flachstahl gefertigte Lehre besitzt eine Gut- und eine Ausschußseite. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen.

Das Bild zeigt die Handhabung beim Messen des Maßes „*dk*" und des Winkels δ.

Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Maschinenprüflehre** **für das zylinderhaltige Bearbeiten von Felgenkranz und Radreifen**	**PG 08.050** **Ausgabe vom April 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.49 Bl 503

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen der Zylinderhaltigkeit des Felgenkranzes und der Radreifenbohrung zur Prüfung der Werkzeugmaschine wird nachstehend eine geeignete Lehre dargestellt und beschrieben.

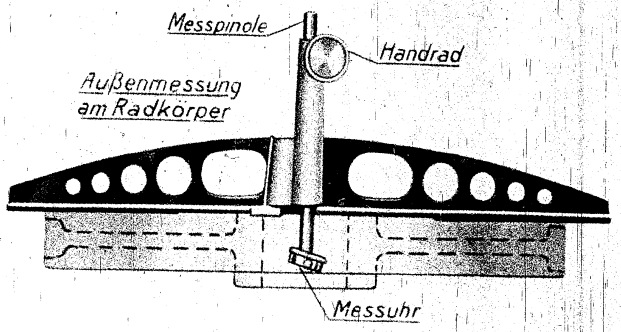


Bild 1

Die aus Leichtmetall hergestellte Lehre wird auf den Felgenkranz (Bild 1) oder auf den Radstreifen (Bild 2) so aufgelegt, daß die an dem Zylindermantel angesetzte Meßuhr Null zeigt. Durch das Handrad wird dann die Meßspindel mit der daran befestigten Meßuhr senkrecht

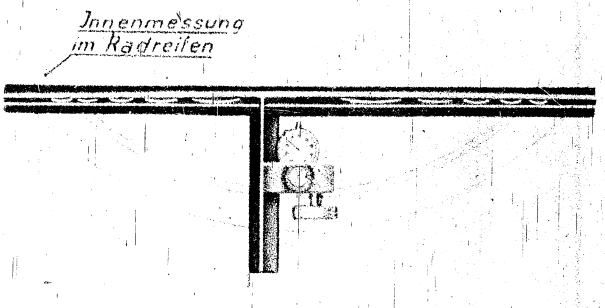


Bild 2

zur Grundfläche über den Zylindermantel geführt. Abweichungen von der Zylinderhaltigkeit sind an der Meßuhr abzulesen.

Bild 1 zeigt die Lehre beim Messen der Zylinderhaltigkeit der Oberfläche des Felgenkranzes.

In Bild 2 wird die Lehre beim Messen der Zylinderhaltigkeit der Radreifenbohrung gezeigt.

Nur für den Dienstgebrauch!

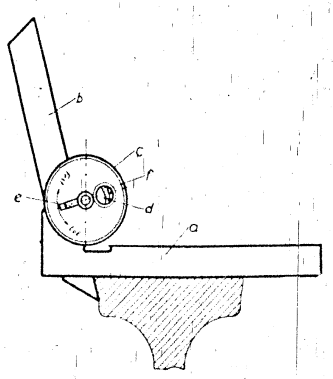
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Felgenkranzwinkellehre**	**PG 08.051** **Ausgabe vom April 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen der Schwalbenschwanzwinkel am Felgenkranz zur Prüfung der Werkzeugmaschine wird zweckmäßig die nachstehend dargestellte und beschriebene Lehre verwendet.

Zwischen den beiden Stahlblechen des Schenkels *a* gleitet die Schiene *b*. Der Schenkel *a* trägt an dem einen Ende das drehbare Gehäuse *c*, in dem eine Glasscheibe *d* mit Gradeinteilung



staub- und wasserdicht eingebaut ist. Die genutete Schiene *b* ist im Gehäuse *c* verschiebbar und kann durch den Spannhebel *e* festgeklemmt werden. Die beiden Schenkel *a* und *b* werden an den zu prüfenden Winkel angelegt und die Größe des Winkels wird auf der Glasscheibe durch die Lupe *f* abgelesen.

Das Bild zeigt die Handhabung beim Messen des Schwalbenschwanzwinkels am Felgenkranz.

Nur für den Dienstgebrauch!

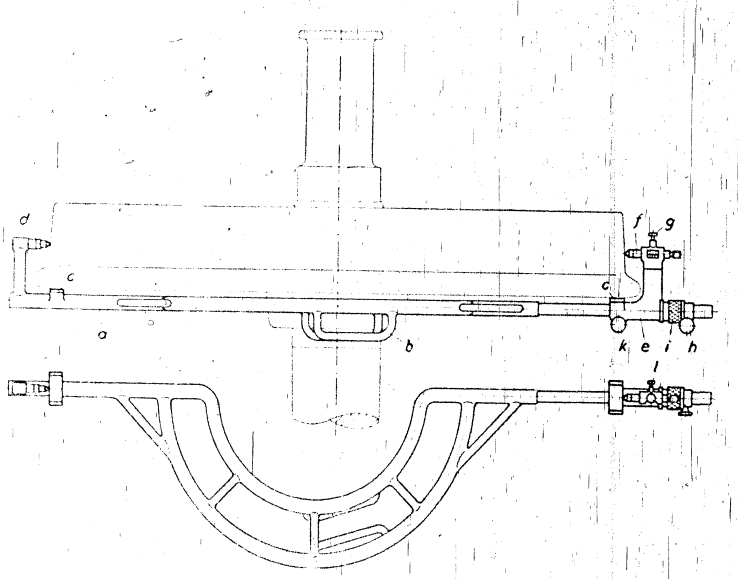
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Laufkreisunterschiedslehre**	**LPG 08.052** **Ausgabe vom Februar 1938** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.87 Bl 507

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen der Laufkreisdurchmesser eines Radsatzes dient die nachstehend dargestellte und beschriebene Lehre.

Der aus Stahlrohren zusammengeschweißte Bügel *a* mit den Griffen *b* und den Anschlagflächen *c* trägt an einem Ende den festen Anschlagstift *d* und am anderen Ende den Schieber *e*, an dessen Halter der mit Maßeinteilung versehene verschiebbare Anschlagstift *f* angebracht ist.



Zum Messen des Unterschiedes beider Laufkreisdurchmesser wird der Anschlagstift *f* in Nullstellung gebracht und durch den Einklinkstift *g* festgehalten. Dann wird die Lehre auf den Laufkreisdurchmesser eines Rades durch Anstellen des Schiebers *e* eingestellt und diese Stellung durch Anziehen der Rändelschraube *h* festgehalten. Nach Feineinstellung mit Hilfe der Kordelmutter *i* wird die Rändelschraube *k* angezogen. Mit dem so eingestellten Maß wird der Laufkreisdurchmesser des anderen Rades abgetastet, nachdem vorher der Einklinkstift *g* gelöst worden ist. Die Rändelschraube *l* dient zum Festklemmen des Anschlagstiftes *f* nach dem Abtasten. Der Durchmesser-Unterschied der beiden Räder wird am Nonius abgelesen.

Nur für den Dienstgebrauch!

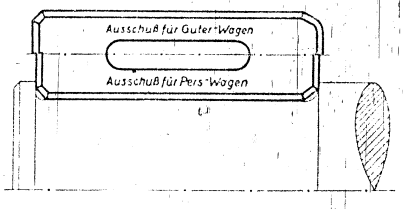
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Achsschenkellängenlehre**	**PG 08.053** **Ausgabe vom April 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: 834.49 Bl 520

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zum Aussondern der Radsätze für ihren Verwendungszweck eignet sich die nachstehend dargestellte Lehre.

Die aus Flachstahl gefertigte Lehre besitzt zwei Ausschußseiten. Bei der abgebildeten ist eine Seite für die Achsschenkel der zwei- und dreiachsigen Personenwagen- und eine für



Güterwagen-Radsätze ausgebildet. Dem Verwendungszweck entsprechend kann sie auch für die Achsschenkel der Drehgestell-Personenwagen-Radsätze und für die zwei- und dreiachsigen Personenwagen-Radsätze hergestellt werden. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen.

Das Bild zeigt die Handhabung beim Messen eines Achsschenkels von einem Personenwagenradsatz.

Nur für den Dienstgebrauch!

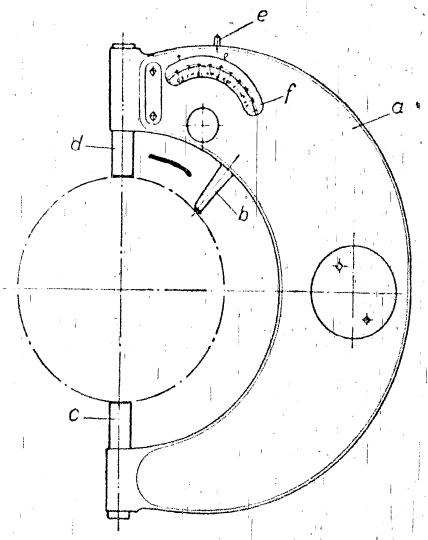
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Maschinenprüflehre** für Schenkelbearbeitung **Nabensitzdurchmesserlehre**	**LPG 08.054** Ausgabe vom April 1936 DV 984, Teilheft 1 Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen des Achsschenkels auf Zylinder- und Kreishaltigkeit zur Prüfung der Werkzeugmaschine wird nachstehend eine geeignete Lehre dargestellt und beschrieben.

Die Lehre besteht aus dem Meßbügel *a* mit festem Anschlagstift *b*, dem festen Meßbolzen *c* und dem einstellbaren Meßbolzen *d* mit einem Fühlhebelwerk für die Übertragung der Bewegung des Bolzens *d* auf eine Skala *f*.



Durch Druck auf den Kopf *e* kann der Meßbolzen *d* in den Meßbügel *a* hineingezogen werden, um beim Aufsetzen oder Verschieben der Lehre das Meßwerk zu schonen. Nach Loslassen des Knopfes *e* geht der Bolzen *d* in Meßstellung.

Bei Verwendung dieser Lehre wird das Gefühl und die Geschicklichkeit des Prüfers ausgeschaltet.

Nur für den Dienstgebrauch!

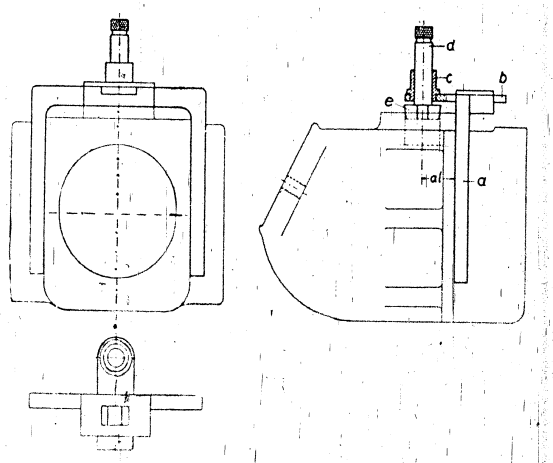
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Führungsleisten-Abstandslehre für **Personenwagen-Achslagergehäuse**	**P 08.055** Ausgabe vom September 1936 DV Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen des Maßes „*al*" an Personenwagen-Achslagergehäusen wurde die nachstehend dargestellte und beschriebene Lehre entwickelt.

Der obere Teil des aus Leichtmetall gefertigten Bügels *a* trägt den Meßschieber *b* mit eingesetzter Führungsbuchse *c*. Diese dient zur Führung des Bolzens *d*. Der auf den Bolzen *d*



aufgeschraubte konische Zentrierdorn *e* ist wegen der verschiedenen Durchmesser der Federbundzapfenlöcher auswechselbar.

Die Lehre wird so auf das Achslager aufgelegt, daß die Schenkel des Bügels *a* fest an den Führungsleisten des Achslagergehäuses anliegen. Dann schiebt man mittels des Bolzens *d* den Zentrierdorn *e* in das Federbundzapfenloch, wobei sich das Meßlineal zwangsläufig verschiebt. Das Maß „*al*" kann dann an dem Meßfenster des Bügels *a* abgelesen werden.

Die Lehre ist eine geeignetes Hilfsmittel zum Aussondern der Personenwagen-Achslagergehäuse.

Nur für den Dienstgebrauch!

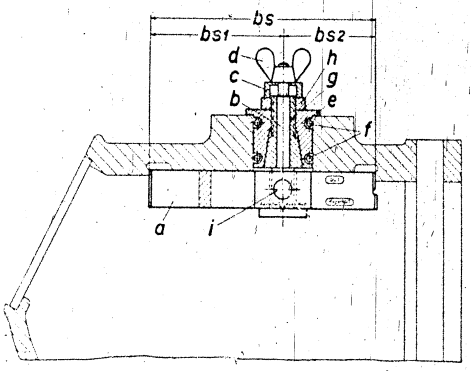
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Sattelbreitenlehre für **Achslagergehäuse „Personenwagen“**	**P 08.056** Ausgabe vom September 1936 DV Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zum Messen der Maße „*bs*, *bs*¹ und *bs*²“ wurde die nachstehend dargestellte und beschriebene Sattelbreitenlehre entwickelt.

Sie besteht aus dem Stahllineal *a*, dem Bolzen *b* mit Unterlegring *c* und Flügelmutter *d* sowie der Zentriervorrichtung. Letztere besteht aus dem vierteiligen Zentrierring *e*, der durch die beiden Schlauchfedern *f* zusammengehalten wird, dem Spannkegel *g* mit Gewinde und der Rändelmutter *h*.



Zum Messen des Maßes „*bs*“ wird das Stahllineal *a* allein benutzt.

Für das Messen der Maße „*bs*¹ und *bs*²“ wird zunächst die Zentriervorrichtung in das Federbundzapfenloch eingesetzt und der Spannkegel *g* durch Drehen der Rändelmutter *h* angezogen. Dann wird der Bolzen *b* durch die längliche Bohrung des Stahllineals *a* und durch die Bohrung der Zentriervorrichtung geführt und mit der Flügelmutter *d* befestigt.

Auf dem Stahllineal *a* sind Ausschuß-Strichmarken für die Maße *bs*¹ und *bs*² angebracht. Die Einstellung des Lineals wird durch Anziehen der Stellschraube *i* bewirkt, so daß nach Herausnahme der Lehre aus dem Gehäuse die Unterschiede zwischen Aufmaß und Strichmarken abgelesen werden können.

Nur für den Dienstgebrauch!

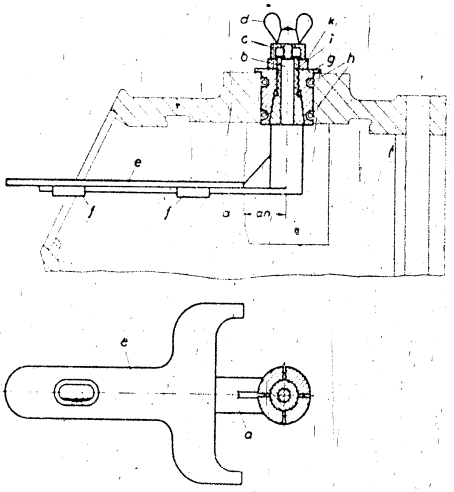
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Nockenabstandslehre für **Achslagergehäuse „Personenwagen"**	**P 08.057** **Ausgabe vom September 1936** DV Zeichnung:

* Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden.

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen des Maßes „*an*" dient die nachstehend dargestellte und beschriebene Nockenabstandslehre.

Sie besteht aus dem Stahllineal *a*, dem Bolzen *b* mit Unterlegring *c*, der Flügelmutter *d* und dem Meßschieber *e* mit den Führungsbügeln *f* sowie der Zentriervorrichtung. Letztere



besteht aus dem vierteiligen Zentrierring *g*, der durch die beiden Schlauchfedern *h* zusammengehalten wird, dem Spannkegel *i* mit Gewinde und der Rändelmutter *k*.

Für das Messen des Maßes „*an*" wird die Zentriervorrichtung in das Federbundzapfenloch eingesetzt und der Spannkegel *i* durch Drehen der Rändelmutter *k* angezogen. Dann wird der Bolzen *b* durch die Bohrung des Spannkegels *i* geführt und mit der Flügelmutter *d* befestigt.

Nach Andrücken des Meßschiebers *e* an die Nocken wird das Maß „*an*" an dem Meßfenster abgelesen.

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Meßstand für Achslagergehäuse	PG 08.058 Ausgabe vom April 1941 DV 984, Teilheft 1 Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Vermessen der Achslagergehäuse entsprechend der Dienstvorschrift DV 984 wurde der in Bild 1 dargestellte Meßstand entwickelt.

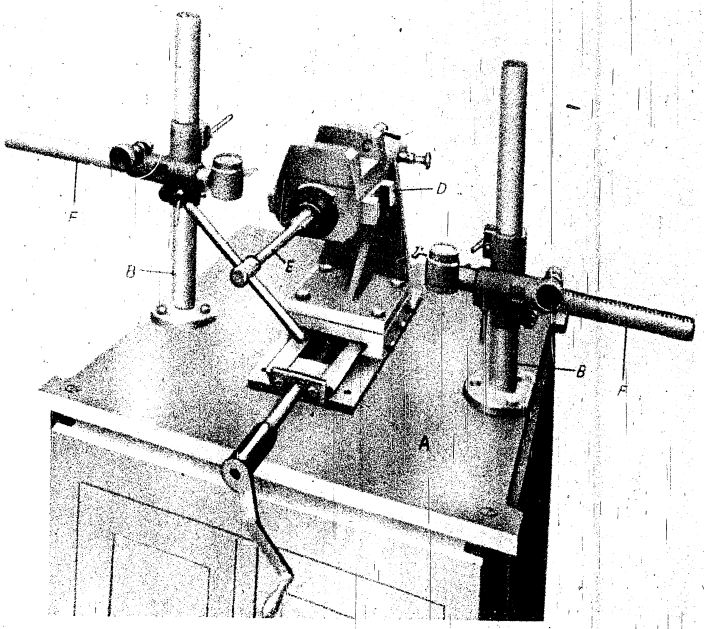


Bild 1

Dieser besteht aus dem Tisch *A*, den festen Meßsäulen *B* und dem verschiebbaren Aufspannkopf *C* mit den verstellbaren Zentrierbacken *D* und dem Steckschlüssel *E*.

Dem Vermessen auf dem Meßstand gehen folgende Arbeiten voraus:

a) Aufmessen des Federbandzapfenloches mit der Lehre nach Katalogblatt PG 08.080.
b) Aufmessen der Sattelbreite *bs* und Höhe *hs*, Lehre nach Katalogblatt PG 08.085/086.
c) Aufmessen der Sitzflächenweite *wi* mit der Lehre nach Katalogblatt PG 08.081.
d) Aufmessen der Staubringtaschenwandhöhe *hw*, Lehre nach Katalogblatt PG 08.082.
e) Aufmessen des Nockenabstandes *an* mit der Lehre nach Katalogblatt P 08.057.
f) Feststellen der Winkelhaltigkeit der inneren Anlageflächen mittels Winkel.

Das Achslagergehäuse wird dann auf den Spannkopf *C* gesetzt und mit dem Steckschlüssel *E* durch Andrücken der Zentrierbacken *D* an die Gehäusesitzflächen in der Längsrichtung des Tisches mittig zu den Meßsäulen *B* eingestellt.

In der Querrichtung wird das Gehäuse dann durch Verschieben des Spannkopfes bis zum Anschlag an ein eingelegtes Endmaß – je nach der Bauart verschieden – mittig zu den beiden mit Meßuhren versehenen Meßschiebern *F* gebracht.

Der Aufspannkopf läßt sich für alle DR-Achslagergehäuse für Gleit- und Rollenlager verwenden.

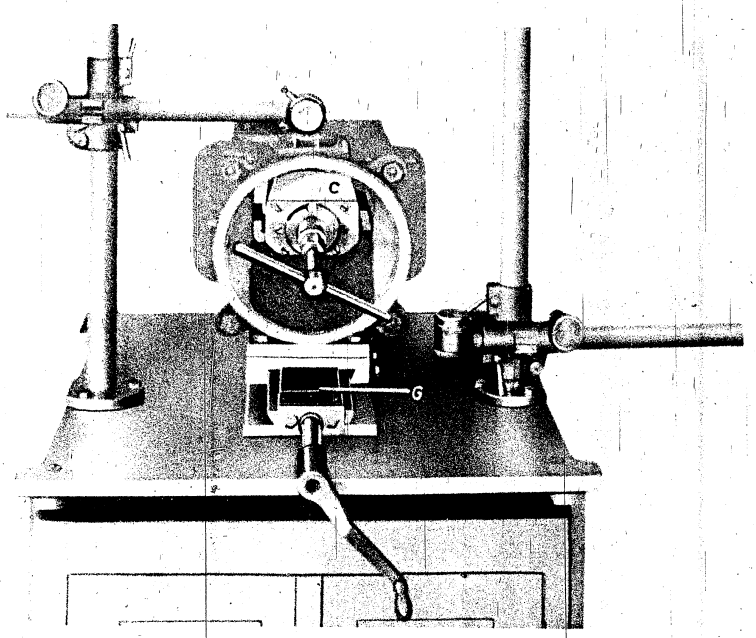


Bild 2

Bild 2 zeigt das Vermessen eines DWV-Achslagergehäuses. Auf der Schlittenführung des Aufspannkopfes *C* liegt das für diese Lagergehäusebauart erforderliche Endmaß *G*. Eine Skala an der Stirnfläche des Spannkopfes gibt die Sitzflächenweite des Gehäuses an. Mit der Meßuhr wird Gleichläufigkeit der Sitzfläche für den Federbund festgestellt.

In die Bohrung des Federbundzapfens wird mit einer konischen Spreizbuchse ein Meßzapfen eingesetzt, dessen Meßfläche für das Aufmessen der Zapfenbohrung – Abweichung der Zapfenlochmitte von der Sattelbreitemitte – *dz* und Abweichung der Zapfenlochmitte von der Sitzflächenweitenmitte – *wi* – mit der Meßuhr benutzt wird.

Weiter werden gemessen:

a) die Führungsbreite *bf*,
b) der Führungsleistenabstand *al*,
c) die Führungsleistenweite *wl*,
d) die Gleichläufigkeit der Führungsflächen.

Die Führungsbreite *bf* kann auch mit der Lehre nach Katalogblatt PG 08.083, die Führungsleistenweite *wl* mit der Lehre nach Katalogblatt PG 08.084 gemessen werden.

Die anderen Gehäusebauarten lassen sich in gleicher Weise vermessen.

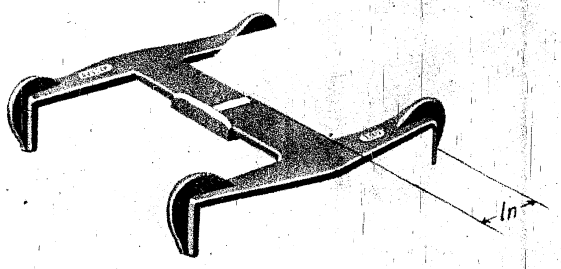
Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn **Technisches Zentralamt** Vorrichtungskatalog	Ausgußlagenlehre für **Personenwagen-Lagerschalen**	**P 08.059** **Ausgabe vom September 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.99 Bl 582

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen des Maßes „*ln*" an Personenwagen-Lagerschalen eignet sich die nachstehend dargestellte und beschriebene Lehre.



Die aus Stahl gefertigte Lehre hat eine Gut- und eine Ausschlußseite. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen.

Aus dem Bild ist die Handhabung ersichtlich.

Die Lehre ist ein geeignetes Hilfsmittel zum Aussondern der Personenwagen-Lagerschalen.

Die richtige Mittenlage des Federbundzapfenlochs kann mit den nachstehend dargestellten und beschriebenen Geräten nachgeprüft und angerissen werden.

Das im Bild 1 dargestellte **Längsmitten-Anreißgerät L 08.060** besteht aus dem Bügel *a*, der an einem Ende die Doppelmutter *b*, am anderen das Anreißlineal *c* trägt. In der Doppelmutter *b* werden die Zentrierbacken *d* geführt, die durch eine mit Rechts- und Linksgewinde versehene Stellschraube *e* an dem Stellrad *f* gleichmäßig verstellt werden.

Das Gerät wird so in das Achslagergehäuse eingeschoben, daß das Anreizlineal *c* oben auf der Ringfläche der Zapfenlochwarze ruht. Dann werden die Zentrierbacken *d* durch die Stellschraube *e* fest an die Lagerschalensitzflächen des Achslagergehäuses geklemmt, wobei die

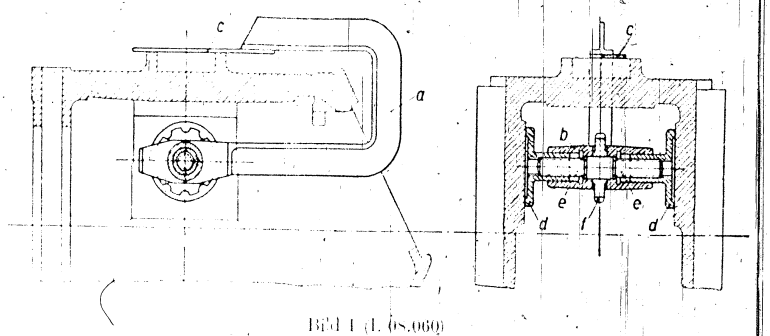


Bild 1 (L 08.060)

Anreißkante des mittig geführten Lineals *c* die richtige Längsmitte zeigt. Diese wird nun angerissen und durch Körnermarken bezeichnet.

Das im Bild 2 dargestellte **Quermitten-Anreißgerät L 08.061**, das auch zum Prüfmessen der bearbeiteten Gleitplatten auf richtige Weite benutzt werden kann, besteht aus der Führungsplatte *g* mit dem Meßlineal *h* und dem hierauf verstellbaren Schieber *i* mit dem Anreißlineal *k*.

Zum Anreißen der Quermitte wird die Führungsplatte *g* in die Ausfräsung für die Gleitplatte eingelegt und nacheinander an die beiden Führungsleisten geschoben. Der Schieber *i* wird auf das Herstellungsmaß der halben Führungsleistenweite „*ab*" eingestellt und diese auf der Ringfläche der Zapfenlochwurzel angerissen. In der Mitte zwischen beiden Anrissen liegt die richtige Quermitte, die ebenfalls durch Körnermarken bezeichnet wird.

Zum Prüfmessen der Gleitplattenweite nach der vorher festgelegten Quermitte des Achslagergehäuses wird die Führungsplatte *g* nacheinander an die äußere und innere Führungsleiste der bearbeiteten Gleitplatte angelegt. In beiden Endstellungen wird der Meßschieber *i*

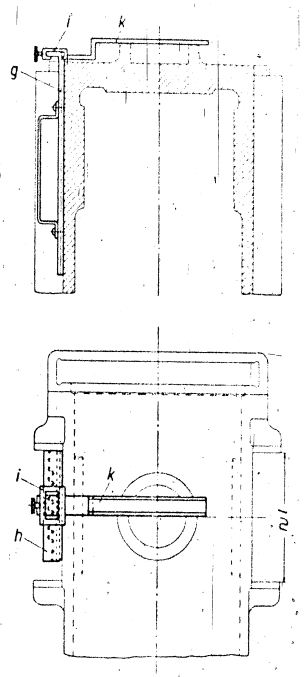


Bild 2 (L 08.061)

auf den Anriß der Quermitte des Achslagergehäuses eingestellt und am Meßfenster des Schiebers dann jedesmal die Entfernung abgelesen und nach den Maßangaben der Meßliste prüfgemessen.

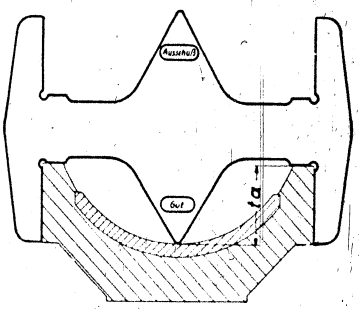
Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Ausgußtiefenlehre für **Achslagerschalen**	**P 08.062** Ausgabe vom September 1936 DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.49 Bl 522

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau.

Für das Messen des Maßes „*ta*" an Achslagerschalen wurde die nachstehend dargestellte Lehre entwickelt.



Die aus Flachstahl hergestellte Lehre hat eine Gut- und eine Ausschußseite. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen.

Das Bild zeigt die Handhabung beim Messen.

Die Lehre ist ein geeignetes Hilfsmittel zum Aussondern der Achslagerschalen.

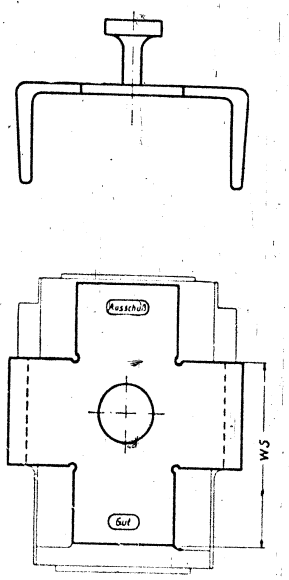
Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Sattelweitenlehre für **Personenwagen-Lagerschalen**	**P 08.063** **Ausgabe vom September 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen der Sattelweite „ws" an Personenwagen-Lagerschalen eignet sich die nachstehend dargestellte Lehre.



Sie wird zweckmäßig aus U-Eisen ausgeschnitten und zur besseren Handhabung mit einem Handgriff versehen. Die Lehre besitzt eine geschliffene Gut- und eine Ausschußseite.

Das Bild zeigt die Lehre beim Messen als Gutlehre.

Sie ist ein geeignetes Hilfsmittel zum Aussondern der Personenwagen-Lagerschalen.

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Radreifen-Umrißlehren**	**PG 08.064** **Ausgabe vom Februar 1938** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung siehe Bild 2

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zum Aufmessen des abgenutzten Radreifen-Umrisses zwecks Bestimmung des Bearbeitungsverfahrens werden folgende Lehren benutzt.

Bild 1 zeigt eine Stäbchenlehre. Sie besteht aus dem Gestell *F*, der Abdrehschablone *D* und der Aufschweißschablone *E*, dem verstellbaren Maßstab *A* und einer Anzahl verschiebbarer Stäbchen *B*.

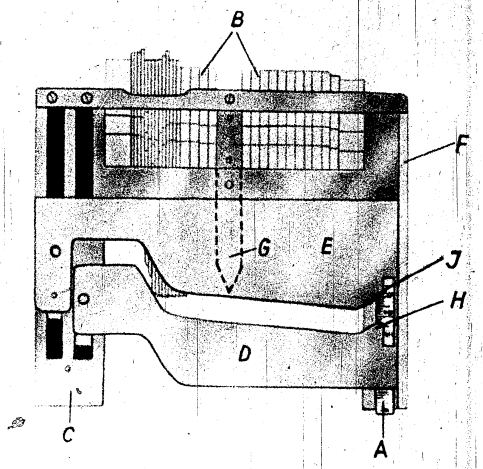
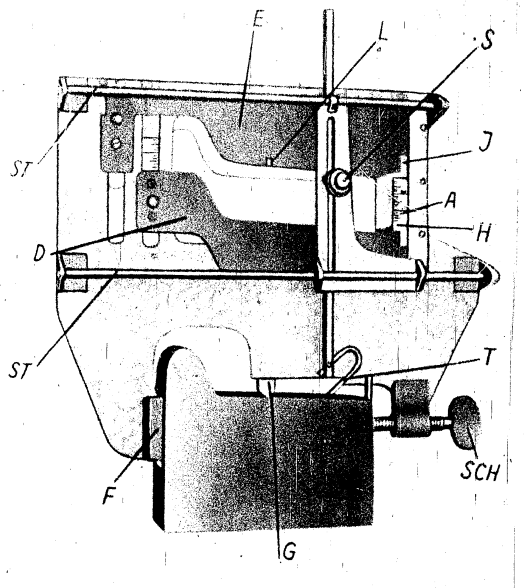


Bild 1

Die Lehre wird so auf den Radreifen aufgesetzt, daß der Schenkel *C* des Gestells *F* an der Innenseite des Radreifens anliegt. Der Anschlagstift *G* berührt dann die Lauffläche im Laufkreis. Die Stäbchen werden an den Radreifenumriß angedrückt und in dieser Stellung festgeklemmt. Nach Abnehmen der Lehre wird die Abdrehschablone *D* an die Stäbchen herangeführt und die Aufschweißschablone *E* so weit heruntergezogen, daß sie die Spitze des Anschlagstiftes *G* verdeckt. An den seitlich befindlichen Meßkanten *H* und *J* der beiden Schablonen *D* und *E* ist jetzt die ohne Aufschweißen des Radreifens abzudrehende Reifendicke abzulesen, und die darüber hinausragenden Stäbchen zeigen an, welcher Querschnitt im Bedarfsfalle aufgeschweißt werden muß.

In Bild 2 ist eine Schreiblehre dargestellt. Ihr Aufbau gleicht der vorstehend beschriebenen Lehre. Sie wird auch so auf den Radreifen aufgelegt, daß die Anschlagplatte *F* an der Innenseite des Radreifens liegt und der Anschlagstift *G* die Lauffläche im Laufkreis berührt. Die Schraube *SCH* dient zum Befestigen der Lehre am Radreifen. Die Tastnadel *T* mit dem Schreibstift *S* wird an den Führungen *ST* am Radumriß entlanggeführt und dabei der Reifen-



Zg 834.88 Bl 510 (Regelspur)
Zg 834.88 Bl 510a (Schmalspur)

Bild 2

umriß auf das Diagrammblatt übertragen. An der vom Radreifen abgenommenen Lehre wird die Abdrehschablone *D* an die aufgezeichnete Umrißlinie herangeführt und der Normalumriß mit Bleistift eingezeichnet. Hierauf wird die Aufschweißschablone *E* mit der Laufkreismarke *L* auf den durch den Schreibstift *S* aufgezeichneten Umriß heruntergezogen.

Die beiden Meßkanten *H* und *J* zeigen an dem Maßstab *A* den Halbmessergewinn, der durch Aufschweißung erzielt werden kann.

Beide Lehren haben sich bewährt. Sie ermöglichen an Hand der Raupenbestimmungstafel nach Anlage 8a der DV 984 die Bestimmung von Anzahl und Lage der erforderlichen Schweißraupen für die verschieden abgenutzten Spurkränze.

Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt ——— Vorrichtungskatalog	**Meßgeräte** **zur Bestimmung des Laufkreis- und Felgenkranzdurchmessers und der Radreifenbohrung**	**L 08.065** **Ausgabe vom Oktober 1943** DV 946, Teilheft 4 Zeichnung: Zg 834.87 Bl 505

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zum Bestimmen des Laufkreis- und Felgenkranzdurchmessers an Lokomotiv-Radsätzen — soweit diese mit der Stirnflächeneindrehung von 2 mm Tiefe und 100 mm ⌀ versehen sind — und der Bohrung von Lokomotiv-Radreifen eignet sich das nachstehend dargestellte Meßgerät, bestehend aus:

Halbmesserlehre *A*,
Meßbock *B*,
Innen-Mikrometer *C*.

Auf dem Maßstab *A 2* des Tragarms *A 1* ist der Schieber *A 3* in Rasten von 10 zu 10 mm einstellbar. Der 10-mm-Meßbereich liegt in der Meßuhr *A 5*. Zur Eichung der Halbmesser-

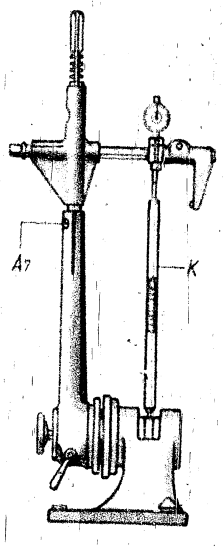


Bild 1

lehre *A* in der untersten Stellung ihres Meßbereichs dient das Einstell-Endmaß *K*. Durch Verstellen der Klemmschraube *A 7* und des Maßstabes *A 2* (Bild 1) wird die Lehre berichtigt.

Bild 2 zeigt die Anwendung der Halbmesserlehre *A* an einem Radsatz beim Bestimmen des **Felgenkranz**durchmessers auf einem Meßstand nach Vorrichtungskatalog-Blatt L 08.007. Auf die Bohrspindel des Körner- und Zapflochbohrwerkes wird der Tragarm *A 1* gesteckt und der Schieber *A 3* auf dem Maßstab *A 2* in die entsprechende Raste eingestellt. Der auf der Bohrspindel schwenkbare oder mit der Bohrspindel sich drehende Tragarm *A 1* gestattet, den Durchmesser an jeder beliebigen Stelle des Felgenkranzumfanges zu messen.

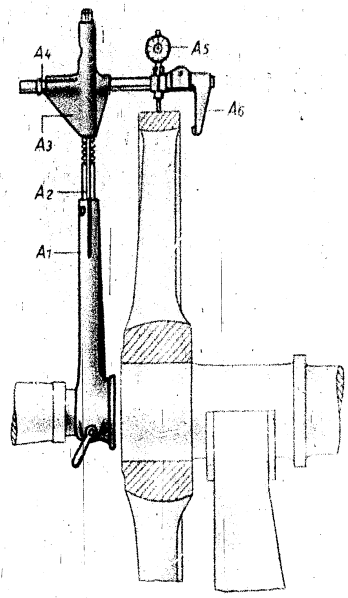


Bild 2

Bild 3 zeigt die Anwendung des Meßbockes *B* beim Übertragen des am Radsatz ermittelten Felgenkranzdurchmessers von der Halbmesserlehre *A* auf das Innen-Mikrometer *C*.

Beim Einstellen des Innen-Mikrometers *C* nach der Meßliste wird der Felgenkranzdurchmesser vorher an der Halbmesserlehre *A* eingestellt. Durch Zwischenlegung eines Plättchens *D* wird dabei das erforderliche Schrumpfmaß berücksichtigt.

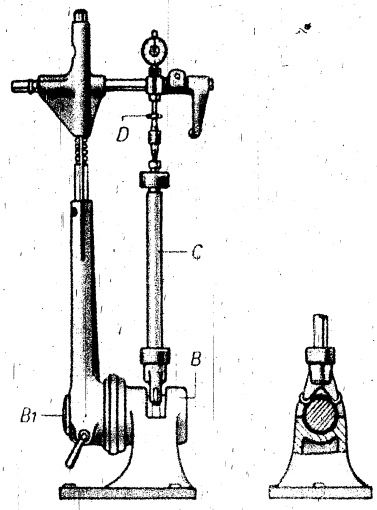


Bild 3

Bild 4 zeigt die Übertragung des am Innen-Mikrometer *C* eingestellten Fertigmaßes für die Radreifenbohrung sowohl beim Lauf als auch beim Stillstand des Bohrwerkes. Dabei wird das Innen-Mikrometer *C* mit der Zentrierhülse *F* an den im Bohrwerktisch befestigten Einstellbolzen *E* angelegt.

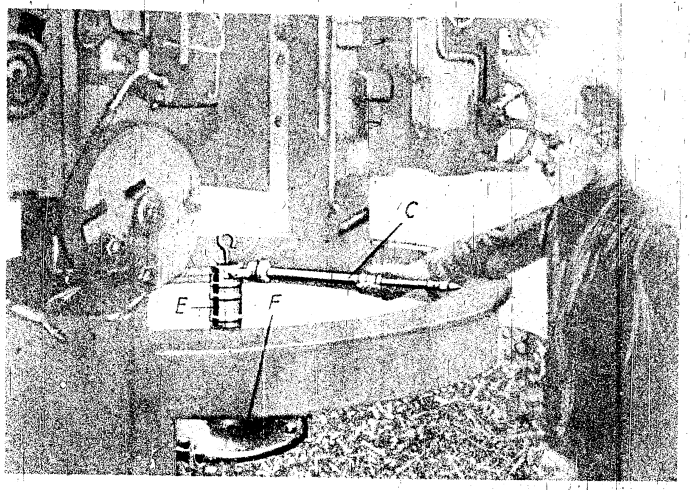


Bild 4

Auf die gleiche Weise wird der **Laufkreis**durchmesser am freistehenden Radsatz bestimmt, wie Bild 5 zeigt.

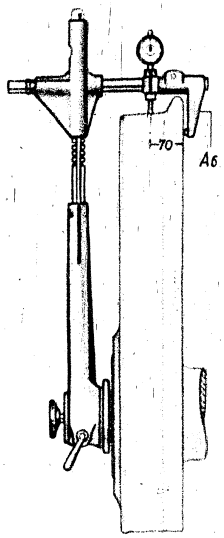


Bild 5

Bei den Radsätzen der Einheitslokomotiven wird der im Bild 6 dargestellte Einsatzkörner zum Anschrauben der Halbmesserlehre A verwendet.

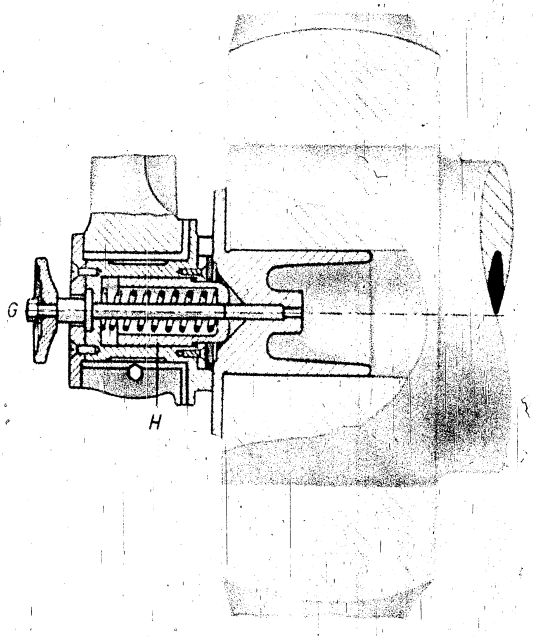


Bild 6

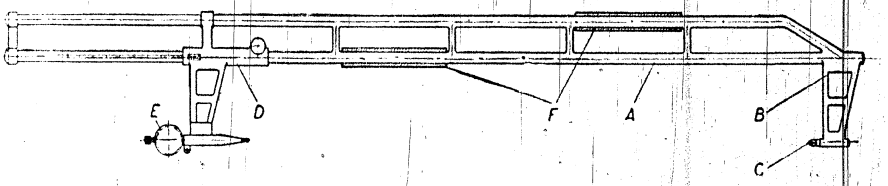
Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Felgenkranz-Durchmesserlehre**	**L 08.066** **Ausgabe vom Januar 1939** DV 946, Teilheft 4 Zeichnung: Zg 834.87 Bl 502

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zum Messen des Felgenkranzdurchmessers an Lokomotiv- oder Tenderradsätzen kann als vorläufige Ausführung die nachstehend dargestellte Lehre benutzt werden. Sie wird in drei verschiedenen Größen hergestellt, deren Meßbereich 690 ÷ 1100, 1100 ÷ 1500 und 1500 ÷ 1900 Millimeter beträgt.



Die Lehre besteht aus dem Stahlrohrbügel *A*, dem angeschweißten Arm *B* mit dem Anschlagstift *C*, dem Schieber *D*, der Meßuhr *E* und den beiden Holzgriffen *F*.

Zum Messen des Felgenkranzdurchmessers wird die Lehre nach einem Endmaß, das dem Werkgrenzmaß des Felgenkranzes entspricht, eingestellt. Der wirkliche Durchmesser wird an der Meßuhr *E* unter Berücksichtigung der Endmaßlänge abgelesen.

Da der Meßbereich der Meßuhren allgemein nur 10 mm beträgt, muß zur Messung von Radkörpern, deren Werkgrenzmaß 10 mm und mehr kleiner als das Herstellungsmaß ist, eine Sondermeßuhr benutzt werden.

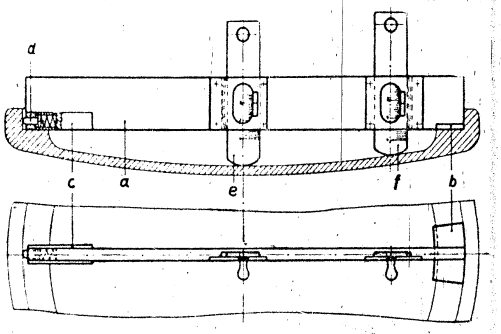
Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Meßgerät für das **Nachmessen der Achslagerdeckel** der DWV Achslagergehäuse	**PG 08.067** Ausgabe vom Oktober 1937 DV Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Viele Heißläufer sind darauf zurückzuführen, daß der Achslagerdeckel nicht genügend gewölbt ist und der Achsschenkelbund an ihn anlaufen kann. Für das Nachmessen der Achslagerdeckel ist folgendes Meßgerät entwickelt worden.



Es besteht aus einem Flachstahlstab *a* mit einem breiten Aufleger *b* und einem schmalen Aufleger *c* mit federndem Stift *d* und den beiden verschiebbaren Meßstäben *e* und *f*.

Das Gerät wird auf die Dichtfläche des Achslagerdeckels gesetzt. Mit dem Meßstab *e* wird dann die Höhe der Wölbung in der Mitte des Deckels und mit dem Meßstab *f* an der Schenkelanlaufstelle am Deckel gemessen.

An nachgepreßten Deckeln wird durch Auflegen des Gerätes bei zurückgezogenen Meßstäben auf die Dichtfläche festgestellt, ob diese noch eben ist.

Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Anzeichen und Übertragungslehre für das Aufpressen der **Radkörper**	**PG 08.068/069/070** Ausgabe vom November 1940 DV 984, Teilheft 1 Zeichnung siehe Bild 2

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen des Abstandes und zum Anzeichnen des Radkörpersitzes auf der Achswelle werden folgende Lehren benutzt.

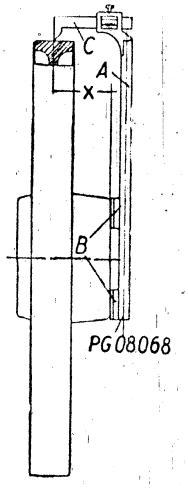


Bild 1

PG 08.068 (Bild 1) zeigt die **Nabenabstandslehre für Radkörper.** Sie besteht aus dem Anschlaglineal *A* mit den Meßflächen *B* und dem Meßschieber *C*.

Zum Messen des Abstandes wird die Lehre mit den Meßflächen *B* an die innere Stirnfläche der Nabe gelegt und die Meßkante des Meßschiebers *C* auf Felgenkranzmitte eingestellt. Diese Mitte wurde mit der im Katalogblatt LPG 08.042 dargestellten Lehre angezeichnet.

Zg 834.87 Bl 501

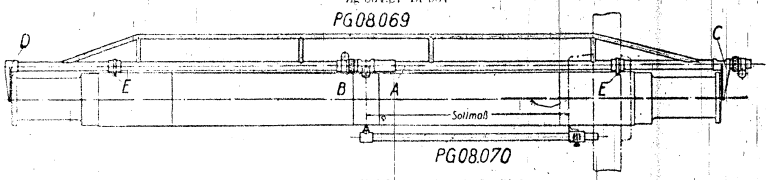


Bild 2 Zg 834.87 Bl 501

Bild 2) PG 08.069 zeigt eine **Vorrichtung zum Anzeichnen der Achswellenmitte.** Das Meßrohr *A* trägt in der Mitte den Meßschieber *B*, an einem Ende den mit Millimetereinteilung versehenen, verschiebbaren Anschlag *C*, am anderen Ende den festen Anschlag *D*, ferner die beiden Auflagestücke *E*.

Zum Anzeichnen der Achswellenmitte wird die Lehre mit den beiden Auflagestücken *E* auf die Achswelle gelegt und der Anschlag *C* so eingestellt, daß die Anschläge *C* und *D* die Stirnfläche der Achswelle berühren. Der Meßschieber *B* wird darauf auf Mitte eingestellt. Dann wird mit einer in dem Meßschieber *B* befestigten kupfernen Reißnadel die Achsmitte angezeichnet.

PG 08.070 (Bild 2) zeigt eine **Vorrichtung zum Anzeichnen des Abstandes von Achswellenmitte bis zu den inneren Stirnflächen** der aufzupressenden Naben der Radkörper.

Die Lehren sind steif und doch leicht gebaut und haben sich bewährt.

Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Anschlagtiefen- und Anreißlehre** zur Kennzeichnung der Radreifendicke	**PG 08.071/072** Ausgabe vom April 1936 DV 984, Teilheft 1 Zeichnung siehe Bild 1 und 2

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen des Maßes „x" zur Übertragung auf die äußere Radreifenfläche und zum Anreißen des Absatzes sowie der Kennzeichnung der geringsten Radreifendicke, die beim Abdrehen nicht unterschritten werden darf, werden folgende Lehren benutzt.

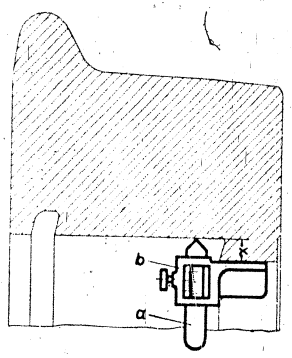


Bild 1 (PG 08.071)
Zg 834.88 Bl 505

Bild 1 zeigt die Anschlagtiefenlehre PG 08.071 für Radreifen. Sie besteht aus dem Maßstab *a*, auf dem der Meßschieber *b* gleitet.

Das Maß „x" wird gemessen und auf die Anreißlehre PG 08.072 (Bild 2) übertragen.

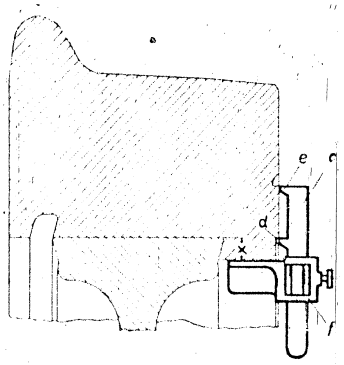


Bild 2 (PG 08.072)
Zg 834.88 Bl 506

Diese Lehre besteht aus dem Maßstab *c*, mit den festen Anreißkanten *d* und *e* für Absatz und Kennzeichnung und dem Meßschieber *f*.

Bild 2 zeigt die Lehre beim Messen nach der Bearbeitung des Radreifens.

Beide Lehren sind handlich und haben sich bewährt.

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Nabenlängen- und Nabenaußendurchmesserlehre für Radkörper	PG 08.073/074 Ausgabe vom April 1936 DV 984, Teilheft I Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zum Messen der Maße „*lx*" und „*dx*" eignen sich folgende Lehren.

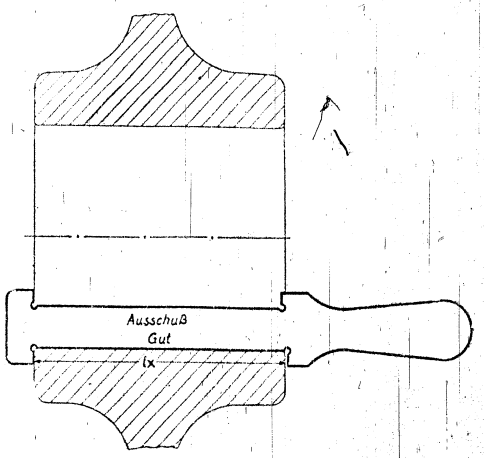


Bild 1 (PG 08.073)

Bild 1 zeigt die Anwendung der Nabenlängenlehre beim Messen des Maßes „*lx*". Die Lehre besitzt eine Gut- und eine Ausschußseite. Zur besseren Handhabung läuft eine Seite der Lehre in einen Handgriff aus.

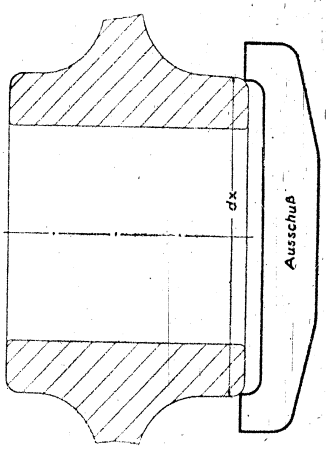


Bild 2 (PG 08.074)

Bild 2 zeigt die Nabenaußendurchmesserlehre. Sie ist als Ausschußlehre für das Kleinstmaß „*dx*" ausgebildet, da das Größtmaß unbegrenzt ist.

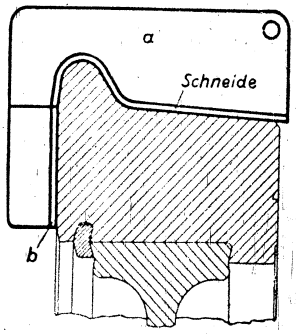
Beide Lehren sind aus Flachstahl hergestellt. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen.

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Radreifenumriß-Prüflehre**	**PG 08.075** **Ausgabe vom April 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.20 Bl 74

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen des Radreifenumrisses und zur Prüfung der Werkzeugmaschine wird folgende Lehre benutzt.



Sie besteht aus dem Flachstahl-Meßbügel *a* und der Anschlagplatte *b*. Die Schneide ist gehärtet und geschliffen.

Das Bild zeigt die Handhabung beim Messen des Radreifenumrisses.

Nur für den Dienstgebrauch!

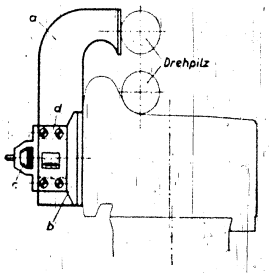
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Stahlanstellehre** **für Radsatzdrehbänke**	**PG 08.076** **Ausgabe vom Februar 1938** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.49 Bl 514

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Das Spurmaß des Radsatzes (Entfernung von Anlaufkreis zu Anlaufkreis) darf nicht größer sein als 1426 mm.

Zur Einstellung des Drehpilzes auf dieses Maß wird die nachstehend dargestellte Stahlanstellehre benutzt.



Sie besteht aus dem Anschlagblech *a* und dem Schieber *b*, der durch eine Stellmutter *c* verschoben werden kann. An dem Maßstab mit Nonius des Schiebers *b* und der Schieberführung *d* kann die Verschiebung abgelesen werden.

Die Anwendung der Lehre ist einfach. Vor der Umrißbearbeitung wird der Schieber *b* auf das im Meßblatt angegebene Maß des Abstandes der Radreifeninnenkante von Achsmitte eingestellt. Dann wird die Lehre mit dem Anschlag des Schiebers *b* an die innere Stirnfläche des Radreifens gelegt und der Drehsupport mit dem in Grundstellung gebrachten Drehpilz an den Anschlag *a* herangeführt.

Wird der Drehpilz in dieser Stellung zum Drehen von Radreifen angesetzt und von hier aus die Umrißbearbeitung vorgenommen, dann ist das Spurmaß des Radsatzes richtig.

Nur für den Dienstgebrauch!

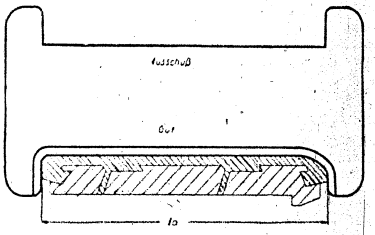
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Ausgußlängenlehre**	**PG 08.078** **Ausgabe vom Oktober 1936** DV 984, Teilheft I Zeichnung: Zg 834.99 Bl 564

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zum Messen des Ausgußlängenmaßes „*la*" wird folgende Lehre benutzt.

Die Lehre ist aus Flachstahl gefertigt und besitzt eine Gut- und eine Ausschußseite. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen.



Das Bild zeigt die Benutzung als Gutlehre.

Für jede Lagerschalenbauart muß eine besondere Lehre vorgehalten werden.

Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Flachstellenmeßgerät für **Radreifen**	**LPG 08.079** Ausgabe vom September 1942 DV ..... Zeichnung: Zg 834.20 Bl 501

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zum Messen der Flachstellen an Radreifen dient das nachstehend dargestellte Meßgerät. Bild 1 zeigt die Vorderansicht, Bild 2 die Rückansicht.

Das Meßgerät besteht aus dem Anschlagrahmen *A* mit den Führungsstangen *C* und den Laufwalzen *B*, den Schiebern *D* und *E* mit der Meßuhr *F* und der Einstellschraube *G* sowie der Führungsschraube *H*.

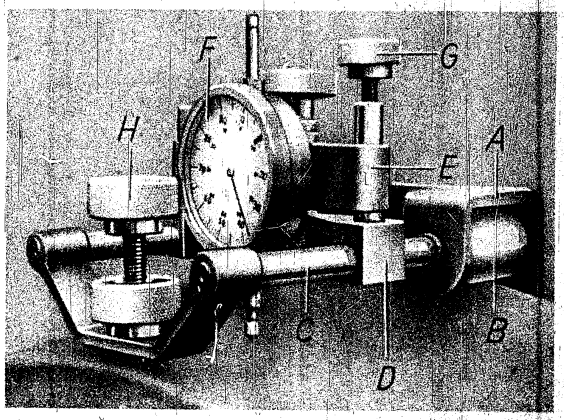


Bild 1

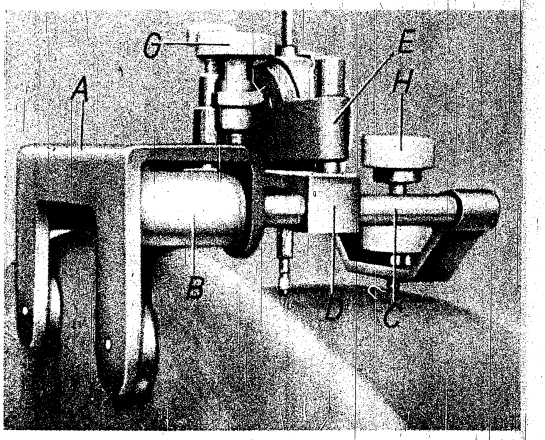


Bild 2

Zum Aufmessen der Flachstellentiefe wird das Meßgerät so auf den Radreifen gesetzt, daß die Anschlagleisten des Rahmens *A* an der inneren Radreifenstirnfläche anliegen, die Walzen *B* auf dem Spurkranz und die Führungsschraube *H* auf der Außenkante der Lauffläche aufliegen. Nach Einstellen der Meßuhr *F* mit der Einstellschraube *G* wird das Meßgerät über die Radreifenlauffläche geführt, wobei die Meßuhr die Flachstellentiefe anzeigt.

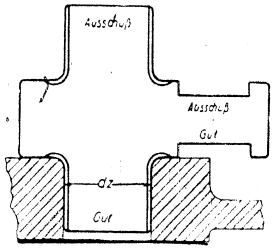
Das Meßgerät ist auch an der Lokomotive bei nichtausgebauten Radsätzen und nichtabgenommenen Stangen verwendbar.

Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Zapfenlochlehren für **Achslagergehäuse**	**PG 08.080** Ausgabe vom Dezember 1936 DV 984, Teilheft I Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau



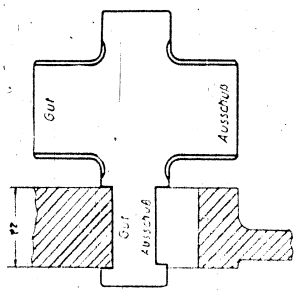


Bild 1

Die nebenstehend dargestellten Lehren dienen zum Aufmessen des Zapfenlochdurchmessers „*dz*" und der Zapfenlochtiefe „*tz*" an den Achslagergehäusen.

Die in Bild 1 gezeigte Lehre hat zwei Gut- und zwei Ausschußseiten. Aus der oberen Darstellung ist die Handhabung beim Aufmessen des Lochdurchmessers „*dz*" und aus der unteren die Handhabung beim Aufmessen der Lochtiefe „*tz*" ersichtlich.

Für die Achslagergehäuse der amerikanischen Bauart ist zum Aufmessen des Lochdurchmessers „*dz*" eine gleiche Lehre ohne Abrundung zu verwenden (Bild 2).

Zg 834.99 Bl. 519 (Einheitsbauart).

Zg 834.99 Bl. 520 (amerikanische Bauart).

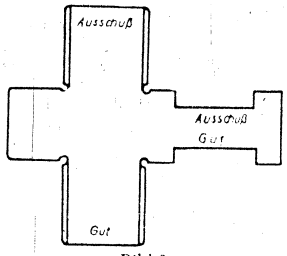


Bild 2

Die in Bild 3 gezeigte Lehre wird für die Achslagergehäuse der Einheitsbauart verwendet. Auch diese Lehre hat zwei Gut- und zwei Ausschußseiten. Die Handhabung ist aus den beiden Darstellungen in Bild 3 ersichtlich.

Zg 834.99 Bl. 532.

Zg 834.99 Bl. 536 (Tiefenlehre).

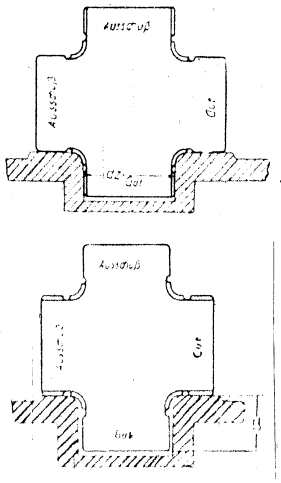


Bild 3

Sämtliche Lehren sind aus 4 mm dickem Flachstahl ausgeführt und gehärtet. Die Meßflächen sind geschliffen.

Nur für den Dienstgebrauch!

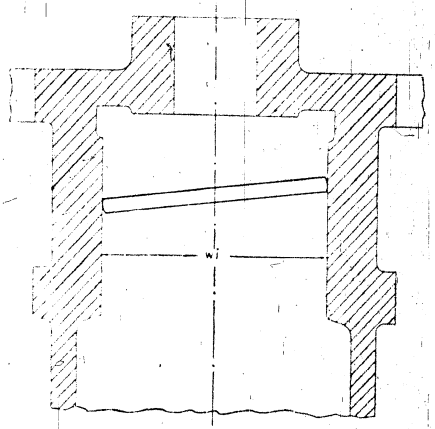
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Sitzflächenweitenlehre für **Achslagergehäuse**	**PG 08.081** **Ausgabe vom Dezember 1936** DV 984, Teilheft I Zeichn.: Zg 834.99 Bl 502 amerik. Bauart Zg 834.99 Bl 521 (Einheitsbauart)

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden.

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Aufmessen des Maßes „*wi*" an Achslagergehäusen eignet sich die nachstehend dargestellte Lehre.

Die aus Flachstahl gefertigte Lehre ist an den abgerundeten Meßflächen gehärtet und geschliffen.



Für jede Bauart der Achslagergehäuse sind zwei besondere Lehren — eine „Gut-" und eine „Ausschußlehre" — zu verwenden.

Das Bild zeigt die Handhabung beim Messen der Sitzflächenweite „*wi*" mit einer Gutlehre.

Die Lehren eignen sich zum Aussondern der Achslagergehäuse.

Nur für den Dienstgebrauch!

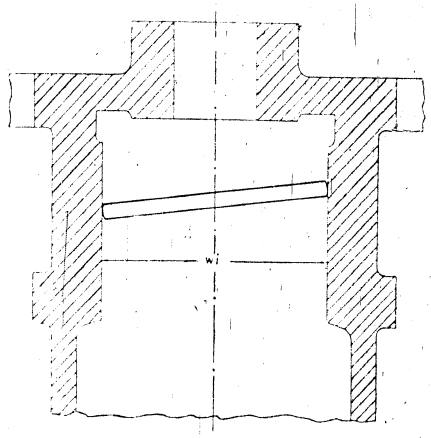
Deutsche Reichsbahn **Technisches Zentralamt** Vorrichtungskatalog	**Sitzflächenweitenlehre für** **Achslagergehäuse**	**PG 08.081** **Ausgabe vom Dezember 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichn.: Zg 834.99 Bl 502 amerik Bauart Zg 834.99 Bl 521 (Einheitsbauart)

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Aufmessen des Maßes „*wi*" an Achslagergehäusen eignet sich die nachstehend dargestellte Lehre.

Die aus Flachstahl gefertigte Lehre ist an den abgerundeten Meßflächen gehärtet und geschliffen.



Für jede Bauart der Achslagergehäuse sind zwei besondere Lehren — eine „Gut-" und eine „Ausschußlehre" — zu verwenden.

Das Bild zeigt die Handhabung beim Messen der Sitzflächenweite „*wi*" mit einer Gutlehre.

Die Lehren eignen sich zum Aussondern der Achslagergehäuse.

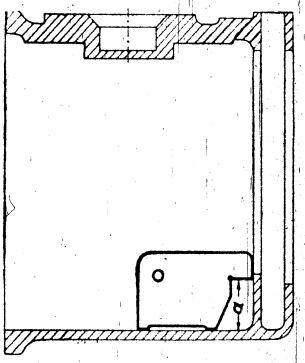
Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Lehren für die **Staubringtaschenwandhöhen** der Achslagergehäuse	**PG 08.082** Ausgabe vom Oktober 1937 DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.99 Bl 565

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Messen der Herstellungs-Kleinstmaße der inneren Staubringtaschenwandhöhen in den Achslagergehäusen Modell 18a sowie den DWV-Achslagergehäusen eignet sich die dargestellte Lehre.



Beim Messen wird die Lehre auf den Boden des Gehäuses als Bezugsfläche aufgesetzt.

Das Bild zeigt ein DWV-Achslagergehäuse, bei dem das zulässige Herstellungs-Kleinstmaß für die Staubringtaschenwandhöhe noch nicht unterschritten ist. Sobald sich die Lehre über die Staubringtaschenwand hinwegschieben läßt, ist das Herstellungs-Kleinstmaß unterschritten. Das Gehäuse muß dann aufgeschweißt werden.

Die Lehren sind aus 6 mm dickem Flachstahl gefertigt. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen.

Nur für den Dienstgebrauch!

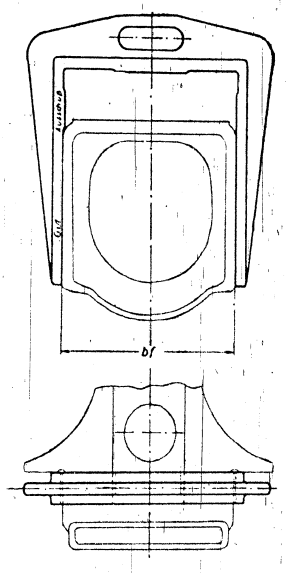
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Führungsbreitenlehre für **Achslagergehäuse**	**PG 08.083** **Ausgabe vom Dezember 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.99 Bl 566

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Auf- und Prüfmessen der Führungsbreite „*bf*" an Achslagergehäusen wurde die nachstehend dargestellte Lehre entwickelt.

Sie besteht aus einem Leichtmetallbügel und ist, wie im Bild gezeigt, unten als Gut- und oben als Ausschußlehre ausgebildet.



Die Meßflächen sind aus Flachstahl, gehärtet und geschliffen.

Für jede Bauart der Achslagergehäuse ist eine besondere Lehre erforderlich.

Aus dem Bild ist die Handhabung ersichtlich.

Nur für den Dienstgebrauch!

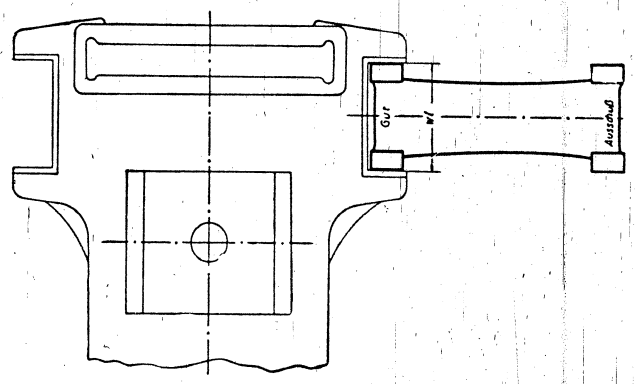
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Führungsleisten-Weitenlehre für **Achslagergehäuse** amerikanische Bauart	**PG 08.084** **Ausgabe vom Dezember 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Auf- und Prüfmessen der Führungsleistenweite „*wl*" wird die nachstehend dargestellte Lehre verwendet.

Die Lehre ist aus Flachstahl gefertigt und besitzt eine Gut- und eine Ausschußseite. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen.



Für die Achslagergehäuse der aufgearbeiteten Drehgestelle erhält die Ausschußseite besondere Abmessungen.

Das Bild zeigt die Handhabung als Gutlehre.

Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Sattelbreiten- und -höhenlehre für **„DWV" Achslagergehäuse**	**PG 08.085/086** **Ausgabe vom Dezember 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

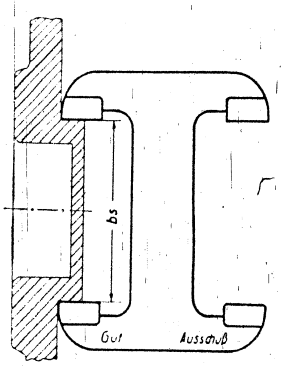


Bild 1 (PG 08.085)
Zg 834.99 Bl 504

Die nebenstehend dargestellten Lehren eignen sich für das Aufmessen der Sattelbreite „*bs*" und der Sattelhöhe „*hs*" an „DWV"-Achslagergehäusen.

Bild 1 zeigt die Sattelbreitenlehre PG 08.085. Sie wird für das Aufmessen der Sattelbreite „*bs*" benutzt. Die Lehre ist als Rachenlehre ausgebildet und hat eine Gut- und eine Ausschußseite.

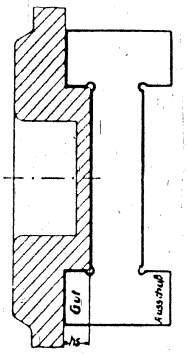


Bild 2 (PG 08.086)
Zg 834.99 Bl 505

Bild 2 zeigt die Sattelhöhenlehre PG 08.086. Sie wird für das Aufmessen der Sattelhöhe „*hs*" benutzt. Auch diese Lehre hat eine Gut- und eine Ausschußseite.

Beide Lehren sind aus Stahl gefertigt. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen. Die Lehren sind geeignete Hilfsmittel zum Aussondern der Achslagergehäuse.

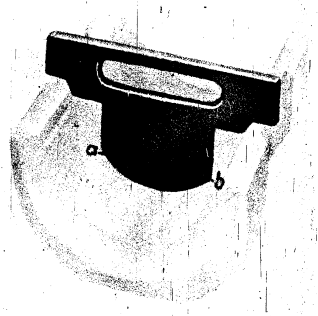
Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Lehre zum Messen der **Laufspiegelbreite**	**PG 08.087** **Ausgabe vom Mai 1938** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.99 Bl 570

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Nicht einwandfreie Laufflächen an Lagerschalen sind oft die Ursache von Heißläufern. Es ist daher zweckmäßig, die Lagerschalen vor dem Einbau daraufhin zu prüfen. Zum Feststellen der Laufspiegelbreite eignet sich die dargestellte Lehre.



Sie wird, wie im Bild gezeigt, in die Lagerschale eingesetzt. Ist der Laufspiegel zu breit, d. h., geht die Lauffläche im Mittel über die Punkte *a* und *b* der Lehre hinaus, so muß der Einguß erneuert werden.

Die Lehre ist aus Stahlblech angefertigt und zur leichteren Handhabung mit einer Aussparung versehen.

Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Lehren für die Einlegeplatten der **Achslagerschalen**	**PG 08.088-091** **Ausgabe vom Dezember 1936** DV 984, Teilheft 1 Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden.

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Mit den nachstehend dargestellten Lehren werden die Einlegeplatten für Achslagerschalen aufgemessen.

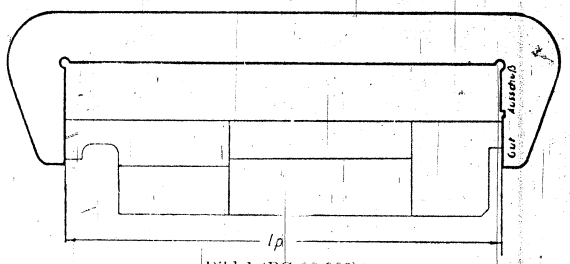


Bild 1 (PG 08.088)
Zg 834.09 Bl 524

Bild 1 zeigt die Einlegeplattenlängenlehre PG 08.088 für das Aufmessen der Einlegeplattenlänge „*lp*". Sie ist unten als Gut- und oben als Ausschußlehre ausgebildet.

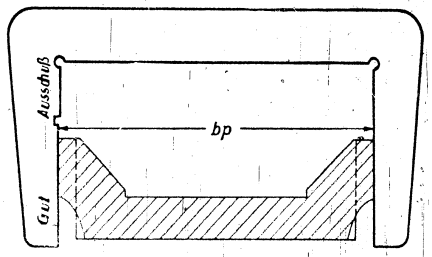


Bild 2 (PG 08.089)
Zg 834.09 Bl 525

Bild 2 zeigt die Einlegeplattenbreitenlehre PG 08.089 für das Aufmessen der Einlegeplattenbreite „*bp*". Auch diese Lehre ist unten als Gut- und oben als Ausschußlehre ausgebildet. Sie ist außerdem als Lagerschalenbreitenlehre verwendbar.

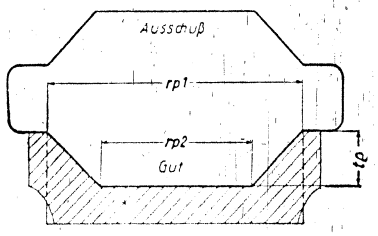


Bild 3 (PG 08.090)
Zg 834.09 Bl 574

Bild 3 zeigt die Einlegeplattenrückenlehre PG 08.090. Sie wird zum Aufmessen der Einlegeplattenrückenmaße „*rp1*" und „*rp2*" sowie der Einlegeplattentiefe „*tp*" verwendet. Die Lehre hat eine Gut- und eine Ausschußseite.

III-9-5

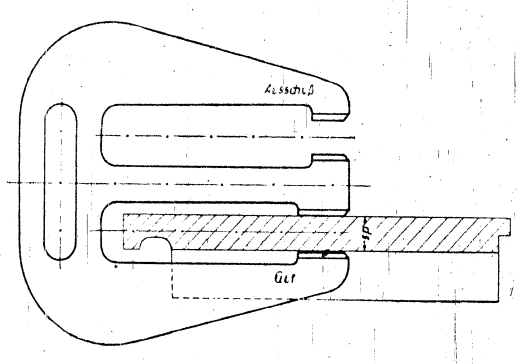


Bild 4 (PG 08.091).

Bild 4 zeigt die Einlegeplattendickenlehre PG 08.091 für das Aufmessen der Einlegeplattendicke „*sp*". Sie ist als doppelte Rachenlehre ausgebildet und hat eine Gut- und eine Ausschußseite.

Sämtliche hier dargestellten Lehren sind aus Flachstahl gefertigt und gehärtet. Die Meßflächen sind geschliffen.

Nur für den Dienstgebrauch!

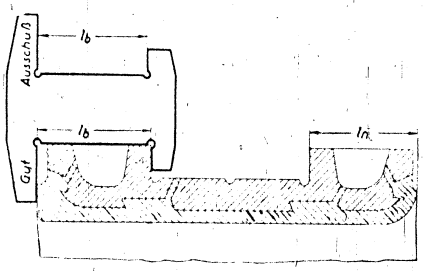
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	Ausgußlagenlehre für **Einheitslagerschalen**	**PG 68.092** Ausgabe vom Dezember 1936 DV 984, Teilheft 1 Zeichnung: Zg 834.99 Bl 567

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Für das Auf- und Prüfmessen der Maße „*lb*" und „*ln*" der Einheitslagerschalen wird die nachstehend dargestellte Lehre benutzt.

Die aus Flachstahl gefertigten Lehren haben eine Gut- und eine Ausschußseite. Die Meßflächen sind gehärtet und geschliffen.



Das Bild zeigt die Handhabung beim Messen des Maßes „*lb*".

Für das Messen des Maßes „*ln*" der Güterwagen-Einheitslagerschalen ist eine besondere Lehre erforderlich.

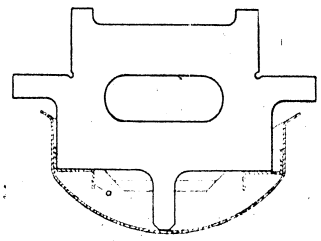
Nur für den Dienstgebrauch!

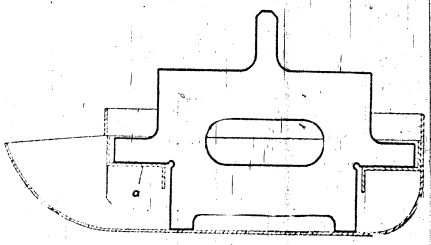
Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Ölkastentiefenlehre**	**PG 08.093** Ausgabe vom Dezember 1936 DV 984, Teilheft 1 Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Zur Feststellung, ob der innere Einsatz *a* der Ölkästen für die Aufnahme des Schmierpolstergestelles die richtige Tiefe hat, wurde die nachstehend dargestellte Lehre entwickelt.





Sie ist aus Flachstahl gefertigt.

Das Bild links zeigt die Handhabung bei Feststellung der Tiefe in der Mulde, das Bild rechts mit der anderen Lehrenseite bei Feststellung der Tiefe in der ganzen Ölkastenlänge.

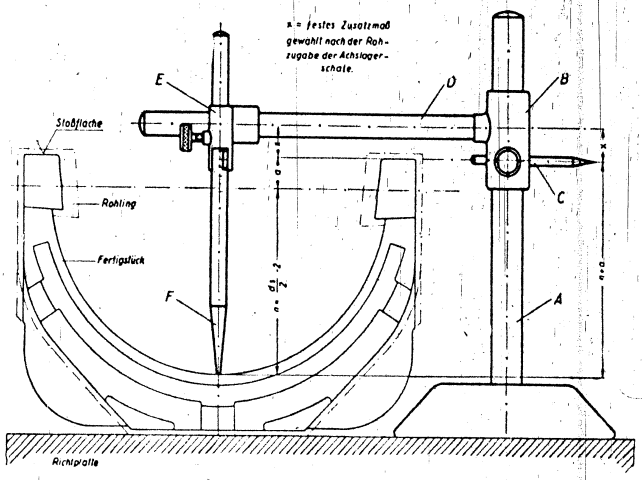
Nur für den Dienstgebrauch!

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Vorrichtungskatalog	**Parallelreißer** **für** **Lokomotivachslagerschalen**	**L 08.097** **Ausgabe vom September 1939** DV 946, Teilheft 5 Zeichnung:

Wenn keine Zeichnungs-Nummer angegeben ist, kann bei Bedarf die Konstruktion des Produktionshilfsmittels beim Technischen Zentralamt in Berlin beantragt werden

Lieferwerk: Zentraler Vorrichtungsbau

Bei der Herstellung neuer Lokomotivachslagerschalen wird für das Anzeichnen der Stoßflächen der nachstehend dargestellte Parallelreißer benutzt.



Er besteht aus dem Ständer A, dem Schieber B mit der Anzeichennadel C und dem Tragarm D für den Schieber E mit der Meßstange F.

Als Meß- und Aufspannfläche werden bei den neuen rohen Lagerschalen zuerst die Stoßflächen bearbeitet. Zum Bestimmen ihrer Lage wird von dem Scheitel der Lagerschalen-Innenfläche ausgegangen. Die Meßstange F wird auf das Maß $n + a$ eingestellt und festgeklemmt; das Maß a ist aus dem Maßverzeichnis der Anlage 4 zum Teilheft 5 der DV 946 zu entnehmen. Das Maß n wird nach der Formel $n = \frac{ds}{2} - 2$ mm berechnet. Dabei ist ds das Werkgrenzmaß des Achsschenkels; 2 mm bedeuten die Spanabnahme beim Vorbohren der Lagerschale. Das Gerät wird auf der Richtplatte so eingestellt, daß die Spitze der Meßstange F die Lagerschale berührt, wie im Bild dargestellt. Der Schieber B wird festgeklemmt und die Anzeichennadel C steht in der Entfernung $n + a$ über dem Lagerscheitel.

Nach Umschwenken des Parallelreißers wird mit der Nadel C die Stoßfläche angezeichnet.

Deutsche Reichsbahn

Lochkartennummernverzeichnis

für die Abrechnung der Arbeitskräfte

(LA)

Anhang I

zur Vorschrift für die Ermittlung des Bedarfs
und die Überwachung des Aufwandes
an Arbeitskräften und Löhnen

(VAL)

Gültig vom 1. Januar 1956 an

Nur für den Dienstgebrauch

125/1

Deutsche Reichsbahn

Lochkartennummernverzeichnis

für die Abrechnung der Arbeitskräfte

(LA)

Anhang I

zur Vorschrift für die Ermittlung des Bedarfs
und die Überwachung des Aufwandes
an Arbeitskräften und Löhnen
(VAL)

Gültig vom 1. Januar 1956 an

Nur für den Dienstgebrauch

Druck: VEB Landesdruckerei Sachsen, Dresden A
1094 Ni III-9-5 1.56 — MfV 12 56 Ag 130 56 DDR

125/I

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen

1. Die Lochkartennummern für die Rbd, Rba und Dienststellen sind aus dem „Nummernverzeichnis der Geschäftsstellen der Rbd" zu entnehmen.

2. Andere Bezeichnungen und Lochkartennummern für die Beschäftigungsarten, Lohn- und Gehaltsgruppen, Merkmale usw, als im LA aufgeführt sind, dürfen nur nach Genehmigung durch das MfV angewendet werden.

3. Die Zuordnung aller vorkommenden Beschäftigungsarten zu den im Arbeitskräfteplan vorgesehenen Beschäftigtengruppen entspricht der Ordnung der Planung.

4. Im Abschnitt VI – Beschäftigungsarten – unter „Allgemein" sind die Beschäftigungsarten aufgeführt, die in mehreren Verkehrszweigen vorkommen. Bei der Anwendung des Verzeichnisses ist daher die nachzuweisende Beschäftigungsart erst unter dem betreffenden Verkehrszweig zu suchen, wird sie dort nicht gefunden, so ist sie dem Teil „Allgemein" zu entnehmen.

I. Kennziffern
(Lochkartenreihe 1 und 2)

Lochk Nr	Kennziffern	
01	01	Abrechnung der Arbeitskräfte der Beschäftigtengruppen Produktionsarbeiter, Hilfspersonal, Betriebsschutz, Betreuungspersonal und Sonstiges Personal (ohne Lehrlinge und Nachwuchskräfte)
02	02	Abrechnung der Meister sowie der übrigen nach M-Gruppen zu entlohnenden Beschäftigten, die in der Beschäftigtengruppe technisches Personal nachzuweisen sind
03	03	Abrechnung der stellenplanpflichtigen Arbeitskräfte der Beschäftigtengruppen technisches Personal, Wirtschaftler und Verwaltungspersonal ohne die Arbeitskräfte, die als technisches Personal unter der Kennziffer 02 nachzuweisen sind (Meister sowie die übrigen nach M-Gruppen zu entlohnenden Beschäftigten)
04	04	Abrechnung der Lehrlinge
05	05	Abrechnung der Nachwuchskräfte

II. Monate
(Lochkartenreihe 3)

Lochk Nr	
1	Januar
2	Februar
3	März
4	April
5	Mai
6	Juni
7	Juli
8	August
9	September
10*)	Oktober
11*)	November
12*)	Dezember

*) Für die Monate Oktober, November, Dezember ist ausnahmsweise in die Längsspalte eine zweistellige Zahl einzusetzen.

III. Verkehrszweige
(Lochkartenreihe 4)

Lochk Nr	
1	Betriebs- und Verkehrsdienst (einschließlich Rba)
2	Maschinenwirtschaft
3	S-Bahn
4	Wagenwirtschaft
5	Bahnanlagen
6	Sicherungs- und Fernmeldewesen
7	Reichsbahndirektionen und unmittelbar unterstellte Stellen
8	Baubetrieb der Deutschen Reichsbahn
9	Reichsbahnausbesserungswerke
0	Dem MfV unmittelbar unterstellte Stellen

IV. Ortsklassen
(Lochkartenreihe 14)

Lochk Nr	
1	Ortsklasse Berlin
2	Ortsklasse A
3	Ortsklasse B
4	Ortsklasse C

V. Beschäftigtengruppen
(Lochkartenreihe 15)

Lochk Nr	
1	Pra = Produktionsarbeiter
2	T = Technisches Personal
3	W/V = Wirtschaftler und Verwaltungspersonal
4	H = Hilfspersonal
5	Bs = Betriebsschutz
6	B = Betreuungspersonal
7	Sonstiges Personal
0	Lehrlinge
1	Nachwuchskräfte für Produktionsarbeiter
2	Nachwuchskräfte für Technisches Personal
3	Nachwuchskräfte für Wirtschaftler und Verwaltungspersonal

VI. Beschäftigungsarten
(Lochkartenreihen 16, 17 und 18)

a) Allgemein
(Beschäftigungsarten, die in mehreren Verkehrszweigen vorkommen)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten	Lochk Nr	Beschäftigungsarten
Produktionsarbeiter (Pra)		011	Förderarbeiter
001	Besandungsarbeiter	012	Gießer
002	Betriebsarbeiter	013	Haus- und Hofarbeiter
003	Dachdecker	014	Heizer*)
004	Dieselkarrenfahrer	015	Hobler
005	Dreher		Hofarbeiter (siehe Nr 013)
006	Drehscheibenwärter	016	Kabellöter
007	Elektriker	017	Kesselreiniger
008	Elektrokarrenfahrer	018	Kesselschmiede
009	Elektroschlosser	019	Kleinlokführer
010	Entroster	020	Klempner

*) Im Leistungsplan des Betriebes geplant, außer Lokheizer (siehe Nr 263) und Lokanheizer (siehe Nr 261 oder 720)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
021	Kompressorenwärter
022	Kraftwagenführer
023	Kranführer
024	Maler
025	Maschinenarbeiter
026	Maschinisten
027	Maurer
028	Mechaniker
029	Motorenschlosser
030	Pumpenwärter
031	Sattler
032	Schlackenlader
033	Schlosser
034	Schmiede
035	Schweißer
036	Sicherungsposten
037	Stellmacher
038	Tischler
039	Transportarbeiter
040	Weichenschlosser
041	Werkfeiler
042	Werkzeugaufgeber
043	Werkzeugschlosser
044	Zimmerer
045	Zuschläger

Technisches Personal (T)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
050	Arbeitsvorbereiter
051	Ausbildungsleiter
052	Dienstschichtverantwortlicher
053	Dispatcher (außer Bahnhofsdispatcher siehe Nr 154)
[illegible]	[illegible] (siehe Nr 065)
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
059	Planer (T)
060	Sachbearbeiter, techn
061	Sicherheitsbeauftragter
062	TAN-Bearbeiter
063	Vorsteher (techn Dienststellen)
064	Werkmeister
065	Zeichner, techn und Graphiker

Wirtschaftler und Verwaltungspersonal (W/V)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
070	Archivare
	Arbeit (siehe Nr 071)
	Arbeitsschutz (siehe Nr 071)
071	Bearbeiter für das Sachgebiet Arbeit, Arbeitsschutz und BKV
072	Bearbeiter für Stoffe und Geräte
073	Betriebsabrechner
	Betriebskollektivvertrag (siehe Nr 071)
074	Buchhaltungskräfte (auß Oberbuchhalter siehe Nr 084, Hauptbuchhalter siehe Nr 077 und Materialbuchhalter siehe Nr 082)
075	Dolmetscher
	Geräte (siehe Nr 072)
076	Gruppenleiter V
077	Hauptbuchhalter
078	Kaderbearbeiter
079	Kassierer
080	Lohnrechner
081	Lohnrechnungsprüfer
082	Materialbuchhalter
083	Materialversorgung
084	Oberbuchhalter
085	Personalwirtschaft
086	Postein- und Ausgang, Registratur
087	Planer (W)
	Registratur (siehe Nr 086)
088	Sachbearbeiter, nichttechn
089	Schreibkräfte
090	Statistik

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
091	Stenotypistinnen
	Stoffe (siehe Nr 072)
092	Übersetzer
093	Werkstattschreiber
094	Wettbewerbsbearbeiter

Hilfspersonal (H)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
100	Bade- und Übernachtungswärter
101	Boten
102	Hausmeister
103	Heizer für Gebäudeheizung
104	Lagerarbeiter
105	Lageraufseher
106	Lehrausbilder
107	Materialausgeber
108	Reinigungspersonal
	Übernachtungswärter (siehe Nr 100)

Betriebsschutz (außer Betriebsschutz A) (Bs)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
110	Betriebsschutz
111	Feuerwehr
112	Pförtner
113	Wächter

Betreuungspersonal (B)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
114	Beschäftigte in Kinderferienlagern
115	Bibliothekare
116	Bibliothekstechniker
117	Klubleiter und Vertreter
118	Klubverwalter
119	Lehrkräfte an Betriebsparteischulen
120	Lehrkräfte an sonstigen gesellschaftlichen Schulen
121	Platzarbeiter für Sportplatzanlagen
122	Platzwart für Sportplatzanlagen
123	Sportlehrer und Trainer
124	Sportplatzverwalter
125	TBS (Leiter und Lehrkräfte)
	Trainer (siehe Nr 123)
126	Zirkel- und Ensembleleiter

Sonstiges Personal

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
130	Bedienungskräfte in Betriebsküchen
131	Beschäftigte in sonstigen sozialen Einrichtungen
132	Köche und Hilfsköche
133	Küchenleiter
134	Küchenpersonal, sonstiges

b) Verkehrszweig: Betriebs- und Verkehrsdienst

(außer Beschäftigungsarten der Reichsbahnämter)

Produktionsarbeiter (Pra)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
150	Abfertigungsdienst Ga
151	Abfertigungsdienst Gepa
152	Aufsichtsdienst
	Anschlußgleisaufsicht (siehe Nr 187)
153	Bahnhofs- und Betriebsarbeiter
154	Bahnhofsdispatcher und Betriebsüberwacher
155	Bahnhofshelfer
156	Bahnhofsschaffner
157	Bahnsteigauskunft (Bahnhofspförtner) und Lautsprecheransagedienst
	Begleitpapiere, Sortieren und Auszeichnen (siehe Nr 183)
	Betriebsarbeiter (siehe Nr 153)
	Betriebsüberwacher (siehe Nr 154)
158	Blockwärter
	Dispatcher (siehe Nr 154)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
159	Fahrdienstleiter
160	Fahrkartenverkäufer
161	Fahrladeschaffner
162	Fernsprechdienst
	Fernschreibdienst (siehe Nr 176)
163	Gepäckarbeiter
164	Gleisfreimelder
165	Gutannehmer und Gutausgeber der Ga
166	Gutannehmer und Gutausgeber der Gepa
167	Güterbodenarbeiter
168	Haltepunktwärter
169	Helfer in den Bahnhofsdispatcherleitungen
170	Kranbediener
171	Ladeaufsicht der Ga
172	Ladeaufsicht der Gepa
173	Ladedienst der Ga
174	Ladedienst der Gepa
	Ladestraßen- und Anschlußgleisaufsicht (siehe Nr 187)
175	Lampenwärter
	Lautsprecheransagedienst (siehe Nr 157)
176	Morse- und Fernschreibdienst
177	Rangierarbeiter
178	Rangieraufseher
179	Rangiermeister
180	Schalterkassendienst Ga
181	Schalterkassendienst Gepa
182	Schrankenwärter
183	Sortieren und Auszeichnen der Begleitpapiere
	Stellwerkswärter (siehe Nr 191)
184	Triebwagenschaffner
185	Verkehrsmelder
186	Vertragseisenbahner
	Voransager (siehe Nr 192)
187	Wagendienst, äußerer, Wagenkontrollbuchführer, Ladestraßen- und Anschlußgleisaufsicht

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
188	Wagendienst, innerer
189	Wagenüberwacher
	Wagenkontrollbuchführer (siehe Nr 187)
190	Weichenreiniger
191	Weichen- und Stellwerkswärter
192	Zugabfertiger, Voransager
193	Zugführer
194	Zugmelder
195	Zugschaffner

Technisches Personal (T)

200	Bearbeiter für Betriebsangelegenheiten
201	Bühnenleiter
202	Dienstvorsteher
203	Dienstvorstehervertreter
204	Fahrmeister
205	Gruppenleiter für Fka/Gepa
206	Gruppenleiter für Versand und Empfang
207	Leiter des Wagendienstes

Wirtschaftler und Verwaltungspersonal (W/V)

210	Abrechnung für im Zuge verkaufte Fahrausweise
211	Allgemeiner Verwaltungsdienst auf Dienststellen der Rangklasse II und III
212	Bahnhofskassenverwalter
213	Leiter der Kraftwagen-Verkehrsstelle
214	Bearbeiter für Transportunregelmäßigkeiten
215	Dienst im Fundbüro
216	Dienstregler für örtliches Personal
217	Fahrgelderstattung
218	Fundsachenbearbeiter
	Hilfsbuchführer (siehe Nr 222)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
219	Kassenverwalter Fka/Gepa
220	Kassenverwalter Ga
221	Leiter des Fundbüros
222	Melde- und Hilfsbuchführer (Ermittlung)
223	Rechnungslegung in der Fka/Gepa
224	Schalterdienst in Bahnhofskassen
225	Sonstiger Bahnhofskassendienst
	Transportunregelmäßigkeiten (siehe Nr 214)
226	Zugrevisor

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Hilfspersonal (H)
230	Abortwärter
231	Auskunft in besonderen Auskunftstellen
232	Dienst in der Gepäckaufbewahrung
233	Dienstbrief- und Dienstpaketabfertigung

Betriebsschutz (außer Betriebsschutz A) (Bs)
(siehe unter a) Allgemein)

Betreuungspersonal (B)
(siehe unter a) Allgemein)

Sonstiges Personal
(siehe unter a) Allgemein)

c) Verkehrszweig: Maschinenwirtschaft

(Enthält auch die Beschäftigungsarten der Berliner S-Bahn)

Produktionsarbeiter (Pra)

250	Aböler
251	Ausschlacker
252	Auswäscher
253	Beifahrer für Kraftwagen
254	Beimänner für E-Lok
255	Beimänner für Triebwagen
256	E-Lokführer
257	Farbspritzer
258	Feuerungsschirmeinbauer
259	Kanalschlämmer
260	Kohlenladedienst
261	Lokanheizer
262	Lokführer
263	Lokheizer
264	Lokputzer
265	Matrose
266	Rohrbläser
267	Schaltmeister für Unterwerke
268	Schaltwarte für Unterwerke
269	Schaltwarte und Prüfer (S-Bahn)
270	Schuppenreiniger
271	Stehbolzenaufbohrer
272	Triebwagenführer
273	Triebwagenschaffner. (S-Bahn)

Technisches Personal (T)

280	Außenlokleiter
281	Gruppenleiter LB, LU, TA
282	Instrukteur für Fahr- und Feuerungstechnik
283	Instrukteur für Kleinlok
284	Kapitän
285	Kraftwagendienstleiter
286	Lastverteiler im Bkw
287	Leiter der Lokabnahmeinspektion
288	Lokabnahme-Inspektor
289	Lokdienstleiter
290	Meister für Betrieb und Unterhaltung der Kraftwerksanlagen
291	Meister in der E-Lokausbesserung

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
292	Meister für die Fahrleitungsunterhaltung
293	Meister im Lokbehandlungsdienst
294	Meister in der Lokausbesserung
295	Meister in der Triebwagen- und Kraftwagenausbesserung
296	Meister in der Unterhaltung der elektrischen Anlagen
297	Meister für die Unterhaltung von Maschinen und maschinenartigen Anlagen
298	Schaltberechtigter für das Fahrleitungsnetz
299	Steuermann

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Wirtschaftler und Verwaltungspersonal (W/V)
305	Dienstplanbearbeiter für Lokdienstpläne
306	Lokwirtschaft
	Hilfspersonal (H)
310	Ablesen der Zähler
311	Probenehmer
	Betriebsschutz (außer Betriebsschutz A) (Bs) (siehe unter a) Allgemein)
	Betreuungspersonal (B) (siehe unter a) Allgemein)
	Sonstiges Personal (siehe unter a) Allgemein)

d) Verkehrszweig: **Wagenwirtschaft**

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Produktionsarbeiter (Pra)
320	Achs- und Kupplungsschmierer
321	Dienstfrauen
322	Elektrolokführer
323	Entseuchung
324	Fahrzeugelektriker
325	Gleisschlosser
326	Heizungsschlosser
	Kupplungsschmierer (siehe Nr 320)
327	Maschinenwärter
328	Olprüfbereitung
329	Verholzer für Züge
330	Wagengrenzdienst
331	Wagenmeister im Wagenbetriebsdienst einschl Aufsicht
332	Wagenreiniger
	Technisches Personal (T)
340	Abnahmewagenmeister
341	Gruppenleiter WB, WU, TA
342	Leiter der Abnahmeinspektion (AJW)
343	Leiter der Wagengrenzstelle (WGS)
344	Meister für techn Anlagen
345	Meister für die Unterhaltung von techn Anlagen
346	Meister für den Wagenbetrieb
347	Meister für die Wagenunterhaltung
348	Wagenabnahmeinspektor
	Wirtschaftler und Verwaltungspersonal (W/V)
355	Betriebsbuchführung
356	Melder
357	Wagenkartei
	Hilfspersonal (H) (siehe unter a) Allgemein)
	Betriebsschutz (außer Betriebsschutz A) (Bs) (siehe unter a) Allgemein)
	Betreuungspersonal (B) (siehe unter a) Allgemein)
	Sonstiges Personal (siehe unter a) Allgemein)

e) Verkehrszweig: **Bahnanlagen**

(einschließlich der Beschäftigungsarten des Schwellenwerkes „Max Reimann" Zernsdorf und der ZBO)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Produktionsarbeiter (Pra)
365	Anstreicher
366	Arbeiter in Tränkanstalten
367	Bahnunterhaltungsarbeiter
368	Brückenschlosser
369	Maschinenwärter
370	Ofensetzer
371	Rottenmeister
372	Scharwerker
373	Schwellenträger
374	Streckenwärter
	Technisches Personal (T)
380	Arbeitsvorbereiter
381	Bezirksingenieure der Brückenmeistereien
382	Meister der Hbm, Brm, Obw und in Bauzügen, soweit sie im Bauzug eine Meisterei leiten
383	Leiter des Schwellenwerkes und Leiter der ZBO
384	Streckenmeister
	Wirtschaftler und Verwaltungspersonal (W/V) (siehe unter a) Allgemein)
	Hilfspersonal (H)
390	Gleiskraftwagenführer
	Betriebsschutz (außer Betriebsschutz A) (Bs)
395	Brücken-, Tunnel- und Brandwachen
	Betreuungspersonal (B) (siehe unter a) Allgemein)
	Sonstiges Personal (siehe unter a) Allgemein)

f) Verkehrszweig: **Sicherungs- und Fernmeldewesen**

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Produktionsarbeiter (Pra)
409	Basa-Ingenieur, Kabelmeß-Ingenieur, Prüffeld-Ingenieur, Ingenieur für Gleisbildstellwerke und Ingenieur für Zugfunkentstörung
410	Fernmeldemechaniker in der Fernmeldewerkstatt
411	Fernmeldewerker
412	Signalschlosser in der Signalwerkstatt
413	Signalwerker
420	Fernmeldemeister (soweit sie nicht als technisches Personal unter Nr 431/435 nachzuweisen sind)
421	Signalmeister (soweit sie nicht als technisches Personal unter Nr 431/435 nachzuweisen sind)
	Technisches Personal (T)
430	Basa-Leiter
431	Fernmeldemeister*)
432	Ingenieur (SF-Posten)
433	Montageleiter der Sfw
434	Prüffeldleiter
435	Signalmeister*)
436	Werkstattleiter der Sfw

*) Wenn die Voraussetzungen für die Eingruppierung als T-Personal (Verteilung der Arbeit, die Anweisung, Aufsicht und Kontrolle über die Arbeit und Arbeitskräfte) nicht zutreffen, sind diese Kräfte als Produktionsarbeiter einzugruppieren.

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Wirtschaftler und Verwaltungspersonal (W/V) (siehe unter a) Allgemein)
	Hilfspersonal (H)
445	Fernschreibdienst am Sitz der Rbd
446	Fernsprechdienst am Sitz der Rbd
	Betriebsschutz (außer Betriebsschutz A) (Bs) (siehe unter a) Allgemein)
	Betreuungspersonal (B) (siehe unter a) Allgemein)
	Sonstiges Personal (siehe unter a) Allgemein)

g) Beschäftigungsarten der Reichsbahndirektionen, der den Reichsbahndirektionen unmittelbar unterstellten Stellen und der Reichsbahnämter

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Produktionsarbeiter (Pra)
	Buchbinder (siehe Nr 480)
480	Drucker, Schriftsetzer, Buchbinder und Hilfskräfte (als Produktionsarbeiter nur dann, wenn eine Planauflage gegeben ist, sonst Hilfspersonal)
	Hilfskräfte (siehe Nr 480)
	Schriftsetzer (siehe Nr 480)
	Technisches Personal (T)
490	Amtsvorstand
491	Betriebsingenieure
492	Betriebskontrolleure
493	Bezirkslehrer
494	Chemiker
495	Fachinspekteure der Si
496	Kontrolleure, techn
497	Leitende techn Angestellte des Rba
498	Leitende techn Angestellte der Rbd (bis einschl Dezernent)
499	Leiter der Druckerei
500	Leiter und Vertreter der Verkehrskontrollen, des Dagla, der Lochkartenstellen und der DHL
501	OZL (S-Bahn)
502	Präsident
503	Revisionsdienst (T)
	Techn Kontrolleure (siehe Nr 496)
504	Verkehrskontrolleure
505	Vizepräsident
506	Werkmeister der Druckerei
	Wirtschaftler und Verwaltungspersonal (W/V)
520	Betriebswirtschaftler
521	Hausverwaltung
522	Justitiare
523	Leitende Wirtschaftler und Verwaltungsangestellte des Rba
524	Leitende Wirtschaftler und Verwaltungsangestellte der Rbd (bis einschließlich Dezernent)
525	Lohn- und Reisekostenstelle
526	Revisionsdienst (W)
	Reisekostenstelle (siehe Nr 525)
527	Sekretärinnen
528	Verwaltungsangestellte im Dagla
529	Verwaltungsangestellte im DHL
530	Verwaltungsangestellte in der Fahrkartenverwaltung
531	Verwaltungsangestellte in der Lochkartenstelle
532	Verwaltungsangestellte in den Verkehrskontrollen
533	Wirtschaftskontrolle

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Hilfspersonal (H)
	Buchbinder (siehe Nr 540)
540	Drucker, Schriftsetzer, Buchbinder und Hilfskräfte
541	Fahrkartendrucker und Hilfskräfte in der Fahrkartendruckerei
542	Fernsprechvermittlung bei der ODL oder DL
	Hilfskräfte (siehe Nr 540/541)
543	Mechaniker in Lochkartenstellen
	Schriftsetzer (siehe Nr 540)
	Betriebsschutz (außer Betriebsschutz A) (Bs) (siehe unter a) Allgemein)
	Betreuungspersonal (B) (siehe unter a) Allgemein)
	Sonstiges Personal
560	Beschäftigte bei den Aufbauleitungen

h) Verkehrszweig: Dem Ministerium unmittelbar unterstellte Stellen

(EVK mit Außenstellen, Verwaltung Heime mit Außenstellen, Kleiderkasse mit Außenstellen, Reservelager Kirchmöser, Zugfunk, Zentrale Drucksachenleitstelle in Dresden)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Produktionsarbeiter (Pra) (siehe unter a) und g))
	Technisches Personal (T)
600	Leiter der dem MfV unterstellten Stellen und Vertreter
601	Arbeitsabnehmer
	Wirtschaftler und Verwaltungspersonal (W/V)
610	Leiter der dem MfV unterstellten Stellen und Vertreter
	Hilfspersonal (H)
620	Zugfunksprecher
	Betriebsschutz (außer Betriebsschutz A) (Bs) (siehe unter a) Allgemein)
	Betreuungspersonal (B)
630	Heimleiter
631	Beschäftigte in Rb-Heimen, sonstige
	Sonstiges Personal (siehe unter a) Allgemein)
	Bahnärztlicher Dienst
640	Abteilungsleiter
641	Assistent
642	Beschäftigte, sonstige
643	Chefarzt
644	Laborant
645	Leitende Angestellte
646	Oberbahnarzt
647	Reichsbahnarzt
648	Schwestern
649	Zahnarzt

i) Verkehrszweig: Reichsbahnausbesserungswerke

(einschließlich der Beschäftigungsarten des Weichenwerkes Brandenburg West)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Produktionsarbeiter (Pra)
700	Anreißer
701	Arbeitsprüfer
702	Ausschlacker
703	Auswäscher
704	Beschäftigte in der Abkochanlage
705	Beschäftigte in der Akkuladestation
706	Bohrer

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
707	Brennschneider
708	Elektroschweißer
709	Entseuchung
710	Feinmechaniker
711	Former
712	Fräser
713	Gasbereitung
714	Gasschweißer
715	Glaser
716	Hammerführer
717	Isolierer
718	Kupferschmied
719	Lackierer
720	Lokanheizer
721	Prägepolierer
722	Putzer
723	Radsatzdreher
724	Rangierpersonal
725	Reinigungspersonal der Produktionsräume
726	Rohrleger
727	Rohrschmied
728	Schleifer
729	Schraubenschneider
730	Spritzlackierer
731	Tankstellenarbeiter
732	Tapezierer
733	Vulkaniseure
734	Wagenreinigung
735	Weichenwärter
736	Werklokführer
737	Werklokheizer
738	Werkzeugmacher
739	Werkzeugschleifer

(Von den vorstehend aufgeführten Produktionsarbeitern gelten als

a) Produktionsgrundarbeiter (PrG): Facharbeiter, die unmittelbar die Fertigung der im Produktionsplan enthaltenen Erzeugnisse durchführen.

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	b) Produktionshilfsarbeiter (PrH): Arbeiter, die durch ihre Tätigkeit die Fertigung der im Produktions- oder Leistungsplan enthaltenen Erzeugnisse mittelbar unterstützen).

Technisches Personal (T)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
750	Arbeitsaufnehmer (M-Gruppe)
751	Betriebsmittelbereitsteller
752	Gruppenleiter Arbeitsnormung
753	Hauptdispatcher
754	Haupttechnologe
755	Kesselprüfer
756	Konstrukteure und Teilkonstrukteure
757	Lehrobermeister
758	Leiter der Abteilung Arbeit
759	Leiter der Abteilung Planung
760	Leiter der Technischen Abteilung
761	Leiter der Arbeitsvorbereitung
762	Leiter des BfE
763	Leiter der Gütekontrolle (Qualitätsprüfung)
764	Leiter des Konstruktionsbüros
765	Leiter der Produktionsplanung
766	Leiter des Weichenwerkes
767	Meister für Be- und Entladearbeiten, Gebäudereinigung und Werkverkehr (M-Gruppe)
768	Produktionsabschnittsleiter(M-Gruppe)
769	Produktionsbereichsleiter (M-Gruppe)
770	Produktionsplanung und Materialbereitsteller
771	Sachbearbeiter für Materialverbrauchsnormen
772	Sicherheitsingenieur
773	Schichtdispatcher
774	Schichtmeister (M-Gruppe)
775	Schweißingenieur

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
776	Technologen
777	Techn Leiter (Techn Betriebsleiter)
778	Ingenieure für die Unterhaltung der Maschinen, maschinenartigen und baulichen Anlagen, Geräte, Werkzeuge, Energie- und Kraftanlagen
779	Meister für die Unterhaltung der Maschinen, maschinenartigen und baulichen Anlagen, Geräte, Werkzeuge, Energie- und Kraftanlagen
780	Werkdirektor
781	Wirtschaftsingenieure
782	Zentrale Auftragsbearbeitung

Wirtschaftler und Verwaltungspersonal (W/V)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
790	Arbeitskräftelenkung
	Arbeitsrecht (siehe Nr 811)
791	Arbeitsschutzbeauftragter
792	Bearbeiter für Investitionen
	BKV (siehe Nr 811)
793	Dispositionskarteiführer
794	Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffe
795	Einkaufskartei
	Freifahrangelegenheiten (siehe Nr 815)
796	Führung der Betriebsbücher
797	Innerdienstlicher Geschäftsverkehr, Grundstücks- und Hausverwaltung, Inventarien, Geräte und Stoffe, soweit sie nicht für die Produktion bestimmt sind, Schutzkleiderverwaltung
798	Kaufm Leiter
799	Kontingentabrechnung, Kontingentkartei
	Kulturelle und soziale Angelegenheiten (siehe Nr 811)
801	Leistungsabrechner
802	Leiter der Allgemeinen Verwaltung
803	Leiter der Kaderabteilung
804	Leiter der Materialversorgung
805	Leiter und Sachbearbeiter in der Gruppe Absatz
806	Materialplaner
807	Postein- und Ausgang, Registratur
808	Plankammerverwaltung
809	Rechnungsprüfer
	Registratur (siehe Nr 807)
810	Sachbearbeiter des BfE
811	Sachbearbeiter Lohn, soziale und kulturelle Angelegenheiten, BKV und Arbeitsrecht
812	Sachbearbeiter für Planung
	Soziales (siehe Nr 811)
813	Schulung und Qualifizierung
814	Stellenpläne und Arbeitsorganisation
815	Urlaubs- und Freifahrangelegenheiten
816	Vertragsangelegenheiten
817	Verwaltungsangelegenheiten für soziale Einrichtungen, Kantine, Nähstube, Schuhmacherwerkstatt usw
818	Werkkasse
819	Wirtschaftskontrolle

Hilfspersonal (H)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
825	Fernschreib- und Fernsprechdienst
826	Lichtpauser
827	Versandpersonal

Betriebsschutz (außer Betriebsschutz A) (Bs)
(siehe unter a) Allgemein)

Betreuungspersonal (B)

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
840	Werkfunk und Werkzeitung

Sonstiges Personal
(siehe unter a) Allgemein)

VII. Nachwuchskräfte und Lehrlinge

Lochk Nr	Beschäftigungsarten
	Nachwuchskräfte Produktionsarbeiter
900	Bahnhofsschaffner
901	B-Dienstanwärter nichttechn
902	Fahrkartenverkäufer
903	Fernmeldewerker
904	Ladeschaffner und Lademeister
905	Lokführer
906	Lokheizer
907	Meister
908	Rangierleiter
909	Rangierer
910	Schaltwarte S-Bahn
911	Schrankenwärter
912	Triebwagenführer (VT)
913	Triebwagenführer S-Bahn
914	Triebwagenschaffner S-Bahn
915	Wagenmeister
916	Weichen- und Stellwerkswärter
917	Zugführer
918	Zugmelder und Telegrafisten
919	Zug- und Triebwagenschaffner
	Technisches Personal
930	Absolventen der Hochschulen — Fachrichtung Bautechnik
931	Absolventen der Hochschulen — Fachrichtung Elektrotechnik
932	Absolventen der Hochschulen — Fachrichtung Maschinentechnik
933	Absolventen der Hochschulen — Fachrichtung Signal- und Fernmeldetechnik
934	Absolventen der Hochschulen — Fachrichtung Vermessungstechnik
935	Absolventen der Hochschulen — Fachrichtung Betriebstechnik
936	Absolventen der Hochschulen — Fachrichtung Verkehrsökonomen
937	Absolventen der Fachschulen — Fachrichtung Bautechnik
938	Absolventen der Fachschulen — Fachrichtung Elektrotechnik
939	Absolventen der Fachschulen — Fachrichtung Maschinentechnik
940	Absolventen der Fachschulen — Fachrichtung Signal- und Fernmeldetechnik
941	Absolventen der Fachschulen — Fachrichtung Vermessungstechnik
942	Absolventen der Fachschulen — Fachrichtung Betriebs- und Verkehrsdienst
943	A-Dienst-Anwärter BuV
944	Vorpraktikanten Betriebs- und Verkehrsdienst
945	Vorpraktikanten Bautechnik
946	Vorpraktikanten Maschinentechnik
947	Vorpraktikanten Signal- und Fernmeldetechnik
948	Meister
	Wirtschaftler und Verwaltungspersonal
960	Absolventen der Hochschulen — Fachrichtung Jura und sonstige
961	Absolventen der Fachschulen — Fachrichtung sonstige
962	Sonderausbildung (z. B. Personal für Lochkartenstellen, Planer, Betriebswirtschaftler usw)

Lochk Nr	Lehrberuf	Berufsnummer
	Lehrlinge	
970	Betriebsschlosser	2641/11
971	Betriebs- und Verkehrseisenbahner	5217
972	Buchhalter (Indust)	5141
973	Betonbauer	2421
974	Dreher	2581
975	Elektromonteur	2722/01
976	Elektromontageschl	2711/05
977	Fernmeldemech	2745
978	Kesselschmied	2551/05
979	Lokomotivschlosser	2641/06
980	Maurer	2411/01
981	Schmied	2551/01
982	Sonstige Berufe	2
983	Stahlbauschlosser	2641/02
984	Technische Zeichner	3311
985	Tischler	3021
986	Wagenschlosser	2641
987	Zimmerer	2431
990	Anlernling	

VIII. Lohn- und Gehaltsgruppen

(Lochkartenreihe 19 und 20)

Lochk Nr		Lochk Nr	
01	Gehaltsgruppe 1	25	Gehaltsgruppe J V
02	Gehaltsgruppe 2	26	Gehaltsgruppe M I
03	Gehaltsgruppe 3	27	Gehaltsgruppe M II
04	Gehaltsgruppe 4	28	Gehaltsgruppe M III
05	Gehaltsgruppe 5	29	Gehaltsgruppe M IV
06	Gehaltsgruppe 6	30	Einzelvertrag bis 1000 DM monatlich
07	Gehaltsgruppe 7	31	Einzelvertrag über 1000 DM monatlich
08	Gehaltsgruppe 8	32	Lehrausbilder Gruppe 1
09	Gehaltsgruppe 9	33	Lehrausbilder Gruppe 2
10	Gehaltsgruppe 10	34	Lehrausbilder Gruppe 3
11	Gehaltsgruppe 11	35	Ausbildungsleiter I
12	Gehaltsgruppe 12	36	Ausbildungsleiter II
13	Gehaltsgruppe 13	37	Ausbildungsleiter III
14	Einzelgehalt E 4	38	Ausbildungsleiter IV
15	Einzelgehalt E 5	39	Ausbildungsleiter V
16	Einzelgehalt E 6	40	Ausbildungsleiter VI
17	Einzelgehalt E 7	41	Lohngruppe Z 1
18	Einzelgehalt E 8	42	Lohngruppe Z 2
19	Einzelgehalt E 9	43	Lohngruppe Z 3
20	Einzelgehalt E 10	44	Lohngruppe Z 4
21	Gehaltsgruppe J 1	45	Lohngruppe Z 5
22	Gehaltsgruppe J II	46	Lohngruppe Z 6
23	Gehaltsgruppe J III	47	Lohngruppe Z 7
24	Gehaltsgruppe J IV	48	Lohngruppe Z 8

Lochk Nr	
49	Lohngruppe L 1
50	Lohngruppe L 2
51	Lohngruppe L 3
52	Lohngruppe L 4
53	Lohngruppe L 5
54	Lohngruppe L 6
55	Lohngruppe L 7
56	Lohngruppe L 8

Kraftfahrer von Lastkraftwagen (auch Traktoren und Zugmaschinen) (Tabelle XI/1)

57	Gruppe 1 – Zeitlohn
58	Gruppe 2 – Zeitlohn
59	Gruppe 3 – Zeitlohn
60	Gruppe 4 – Zeitlohn
61	Gruppe 5 – Zeitlohn
62	Gruppe 1 – Leistungsgrundlohn
63	Gruppe 2 – Leistungsgrundlohn
64	Gruppe 3 – Leistungsgrundlohn
65	Gruppe 4 – Leistungsgrundlohn
66	Gruppe 5 – Leistungsgrundlohn

Lochk Nr	

Kraftfahrer von Personenkraftwagen (Tab XII/1)

67	Gruppe 1 – Monatslohn
68	Gruppe 2 – Monatslohn

Kraftfahrer von Personenkraftwagen (Tab B XII/1)

69	Gruppe 1 – Monatslohn – Groß Berlin
70	Gruppe 2 – Monatslohn – Groß Berlin
71	Gruppe 3 – Monatslohn – Groß Berlin
72	SVL (Bedarfsschrankenwärter, Bedarfslampenwärter usw)
73	Anwärter für den höheren Dienst
74	A-Dienstanwärter
75	B-Dienstanwärter
76	Vorpraktikanten
77	Lehrlinge im 1. Lehrhalbjahr
78	Lehrlinge im 2. Lehrhalbjahr
79	Lehrlinge im 3. Lehrhalbjahr
80	Lehrlinge im 4. Lehrhalbjahr
81	Lehrlinge im 5. Lehrhalbjahr
82	Lehrlinge im 6. Lehrhalbjahr
83	Sonstige, unter Lochk Nr 01 bis 82 nicht aufgeführte Lohn- oder Gehaltsgruppen

IX. Merkmale

A. Begründung des Mehr- oder Minderverbrauchs an Arbeitszeiteinheiten gegenüber dem planmäßigen Arbeitskräftebedarf des Besetzungsplanes (Plan 53 des Betriebsplanes).

(Lochkartenreihen 38 und 39, Anlage 9)

Lochk Nr	Begründung
a) **Mehrverbrauch** durch	
01	Tarifurlaub des Planjahres (einschl Zusatzurlaub)
02	Tarifurlaub des Vorjahres (einschl Zusatzurlaub)
03	Wahrnehmung staatspolitischer Funktionen (§ 32 der VO zur Wahrung der Rechte der Werktätigen)
04	Freizeit zur Wahrnehmung persönlicher Interessen (§§ 28 und 33 der VO zur Wahrung der Rechte der Werktätigen)
05	Studientage und Sonderurlaub der Fernstudenten und Fernschüler
06	Gewährung von Hausarbeitstagen
07	Gewährung von Heimfahrtagen
08	Schulungen und Lehrgänge – fachlich –
09	Schulungen und Lehrgänge – gesellschaftlich –
10	Arbeitsbedingte Ausfallzeiten (Regen-, Stillstands-, Warte- und Waschzeiten)
11	An- und Umlernarbeiten, örtliche Einweisungen
12	Übererfüllung der Produktionspläne oder Leistungsauflagen (Für diesen Mehrverbrauch ist die Genehmigung der übergeordneten Stelle erforderlich)
13	Überstundenarbeit infolge Arbeitskräftemangel oder Krankheit (Minderverbrauch gleichzeitig unter Lochk-Nr 30 oder 31 nachweisen)
14	Übrige Überstundenarbeit
15	Vertretung nicht freigestellter Funktionäre (BGL usw)
16	Überzählige Kräfte, über die noch nicht verfügt wurde
17	Jahreszeitlich bedingte Überschreitung des Quartalsdurchschnitts
18	Verkürzte Arbeitszeit lt Zentralblatt Nr 28 v 17. Juli 1954 (z B Fahrdienstleiter)
19	Ablauf des Arbeitszeitplanes (bei Ablösern und Teilbeschäftigten z B Reinigungspersonal)
20	Einsatz zusätzlicher Arbeitskräfte (Für diesen Mehrverbrauch ist die Genehmigung der übergeordneten Stelle erforderlich)
21	Verwendung der für Arbeitszeitausfälle geplanten Arbeitszeiteinheiten zur Durchführung planmäßiger Arbeiten
22	Einsatz von Arbeitskräften anderer Beschäftigungsarten der gleichen Dienststelle (z B Lokputzer als Kohlenlader bei hohem Arbeitsanfall)
23	Sonstige (Der genaue Grund ist in Stichworten am unteren Rande der Anlage 9 zu vermerken)

Lochk Nr	Begründung
b) Minderverbrauch durch (in rot einzutragen)	
30	Unbesetzte Arbeitsplätze infolge Arbeitskräftemangel
31	Unbesetzte Arbeitsplätze infolge Krankheit
32	Unbesetzte Arbeitsplätze infolge verbesserter Arbeitsorganisation
33	Unbesetzte Arbeitsplätze infolge Nichterfüllung der Produktionspläne oder Leistungsauflagen
34	Unbesetzte Arbeitsplätze bei Beschäftigungsarten, für die keine planmäßige Vertretung bei Arbeitszeitausfällen vorzusehen ist
35	Unbesetzte Arbeitsplätze aus anderen Gründen
36	Jahreszeitlich bedingte Unterschreitung des Quartalsdurchschnitts
37	Ablauf des Arbeitszeitplanes (bei Ablösern und Teilbeschäftigten z B Reinigungspersonal)
38	Sonstige (Der genaue Grund ist in Stichworten am unteren Rande der Anlage 9 zu vermerken)

Anlage 11 a
VAL § 8 B Ziff 2

Hilfstafel I

für die Umrechnung der Stunden in Arbeitszeiteinheiten
bei Arbeitern im Monat mit **24** Lohntagen

Stunden	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Arbeitszeiteinheiten (AZE)								
—	—	—,01	—,01	—,02	—,02	—,03	—,03	—,04	—,04	—,05
10	—,05	—,06	—,06	—,07	—,07	—,08	—,08	—,09	—,09	—,10
20	—,10	—,11	—,11	—,12	—,13	—,13	—,14	—,14	—,15	—,15
30	—,16	—,16	—,17	—,17	—,18	—,18	—,19	—,19	—,20	—,20
40	—,21	—,21	—,22	—,22	—,23	—,23	—,24	—,24	—,25	—,26
50	—,26	—,27	—,27	—,28	—,28	—,29	—,29	—,30	—,30	—,31
60	—,31	—,32	—,32	—,33	—,33	—,34	—,34	—,35	—,35	—,36
70	—,36	—,37	—,38	—,38	—,39	—,39	—,40	—,40	—,41	—,41
80	—,42	—,42	—,43	—,43	—,44	—,44	—,45	—,45	—,46	—,46
90	—,47	—,47	—,48	—,48	—,49	—,49	—,50	—,51	—,51	—,52
100	—,52	—,53	—,53	—,54	—,54	—,55	—,55	—,56	—,56	—,57
110	—,57	—,58	—,58	—,59	—,59	—,60	—,60	—,61	—,61	—,62
120	—,63	—,63	—,64	—,64	—,65	—,65	—,66	—,66	—,67	—,67
130	—,68	—,68	—,69	—,69	—,70	—,70	—,71	—,71	—,72	—,72
140	—,73	—,73	—,74	—,74	—,75	—,76	—,76	—,77	—,77	—,78
150	—,78	—,79	—,79	—,80	—,80	—,81	—,81	—,82	—,82	—,83
160	—,83	—,84	—,84	—,85	—,85	—,86	—,86	—,87	—,87	—,88
170	—,89	—,89	—,90	—,90	—,91	—,91	—,92	—,92	—,93	—,93
180	—,94	—,94	—,95	—,95	—,96	—,96	—,97	—,97	—,98	—,98
190	—,99	—,99	1,00	1,01	1,01	1,02	1,02	1,03	1,03	1,04
200	1,04	1,05	1,05	1,06	1,06	1,07	1,07	1,08	1,08	1,09
210	1,09	1,10	1,10	1,11	1,11	1,12	1,13	1,13	1,14	1,14
220	1,15	1,15	1,16	1,16	1,17	1,17	1,18	1,18	1,19	1,19
230	1,20	1,20	1,21	1,21	1,22	1,22	1,23	1,23	1,24	1,24

Anlage 11 b
VAL § 8 B Ziff 2

Hilfstafel II

für die Umrechnung der Stunden in Arbeitszeiteinheiten
bei Arbeitern im Monat mit **25** Lohntagen

Stunden	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Arbeitszeiteinheiten (AZE)								
—	,01	,01	,02	,02	,03	,03	,04	,04	,05
10	,05	,06	,06	,07	,07	,08	,08	,09	,09	,10
20	,10	,11	,11	,12	,12	,13	,13	,14	,14	,15
30	,15	,16	,16	,17	,17	,18	,18	,19	,19	,20
40	,20	,21	,21	,22	,22	,23	,23	,24	,24	,25
50	,25	,26	,26	,27	,27	,28	,28	,29	,29	,30
60	,30	,31	,31	,32	,32	,33	,33	,34	,34	,35
70	,35	,36	,36	,37	,37	,38	,38	,39	,39	,40
80	,40	,41	,41	,42	,42	,43	,43	,44	,44	,45
90	,45	,46	,46	,47	,47	,48	,48	,49	,49	,50
100	,50	,50	,51	,51	,52	,52	,53	,53	,54	,54
110	,55	,55	,56	,56	,57	,57	,58	,58	,59	,59
120	,60	,60	,61	,61	,62	,62	,63	,63	,64	,64
130	,65	,65	,66	,66	,67	,67	,68	,68	,69	,69
140	,70	,70	,71	,71	,72	,72	,73	,73	,74	,74
150	,75	,75	,76	,76	,77	,77	,78	,78	,79	,79
160	,80	,80	,81	,81	,82	,82	,83	,83	,84	,84
170	,85	,85	,86	,86	,87	,87	,88	,88	,89	,89
180	,90	,90	,91	,91	,92	,92	,93	,93	,94	,94
190	,95	,95	,96	,96	,97	,97	,98	,98	,99	,99
200	1,00	1,01	1,01	1,02	1,02	1,03	1,03	1,04	1,04	1,05
210	1,05	1,06	1,06	1,07	1,07	1,08	1,08	1,09	1,09	1,10
220	1,10	1,11	1,11	1,12	1,12	1,13	1,13	1,14	1,14	1,15
230	1,15	1,16	1,16	1,17	1,17	1,18	1,18	1,19	1,19	1,20

Anlage 11 c
VAL § 8 B Ziff 2

Hilfstafel III

für die Umrechnung der Stunden in Arbeitszeiteinheiten
bei Arbeitern im Monat mit **26** Lohntagen und bei Angestellten

Stunden	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Arbeitszeiteinheiten (AZE)								
—	—	—	,01	,01	,02	,02	,03	,03	,04	,04
10	,05	,05	,06	,06	,07	,07	,08	,08	,09	,09
20	,10	,10	,11	,11	,12	,12	,13	,13	,13	,14
30	,14	,15	,15	,16	,16	,17	,17	,18	,18	,19
40	,19	,20	,20	,21	,21	,22	,22	,23	,23	,24
50	,24	,25	,25	,25	,26	,26	,27	,27	,28	,28
60	,29	,29	,30	,30	,31	,31	,32	,32	,33	,33
70	,34	,34	,35	,35	,36	,36	,37	,37	,38	,38
80	,38	,39	,39	,40	,40	,41	,41	,42	,42	,43
90	,43	,44	,44	,45	,45	,46	,46	,47	,47	,48
100	,48	,49	,49	,50	,50	,50	,51	,51	,52	,52
110	,53	,53	,54	,54	,55	,55	,56	,56	,57	,57
120	,58	,58	,59	,59	,60	,60	,61	,61	,62	,62
130	,62	,63	,63	,64	,64	,65	,65	,66	,66	,67
140	,67	,68	,68	,69	,69	,70	,70	,71	,71	,72
150	,72	,73	,73	,74	,74	,75	,75	,75	,76	,76
160	,77	,77	,78	,78	,79	,79	,80	,80	,81	,81
170	,82	,82	,83	,83	,84	,84	,85	,85	,86	,86
180	,87	,87	,87	,88	,88	,89	,89	,90	,90	,91
190	,91	,92	,92	,93	,93	,94	,94	,95	,95	,96
200	,96	,97	,97	,98	,98	,99	,99	1,00	1,00	1,00
210	1,01	1,01	1,02	1,02	1,03	1,03	1,04	1,04	1,05	1,05
220	1,06	1,06	1,07	1,07	1,08	1,08	1,09	1,09	1,10	1,10
230	1,11	1,11	1,12	1,12	1,13	1,13	1,13	1,14	1,14	1,15

Anlage 11 d
VAI § 8 B Ziff 2

Hilfstafel IV

für die Umrechnung der Stunden in Arbeitszeiteinheiten
bei Arbeitern im Monat mit 27 Lohntagen

Stunden	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Arbeitszeiteinheiten (AZE)								
					,02	,02	,03	,03	,04	,04
10					,06	,07	,07	,08	,08	,09
20					,11	,12	,12	,13	,13	,13
30					,16	,17	,17	,18	,18	,18
40					,21	,21	,22	,22	,22	,23
50					,25	,26	,26	,27	,27	,27
60					,30	,31	,31	,31	,32	,32
70					,35	,35	,36	,36	,36	,37
80					,40	,40	,40	,41	,41	,41
90					,44	,44	,45	,45	,45	,46
100					,49	,49	,50	,50	,50	,50
110					,53	,54	,54	,55	,55	,55
120					,58	,58	,59	,59	,59	,60
130					,62	,63	,63	,64	,64	,64
140					,67	,68	,68	,69	,69	,69
150					,72	,72	,73	,73	,73	,74
160					,76	,77	,77	,78	,78	,78
170					,81	,81	,82	,82	,82	,83
180					,86	,86	,87	,87	,87	,87
190					,90	,91	,91	,92	,92	,92
200					,95	,95	,96	,96	,96	,97
210					,99	1,00	1,01	1,01	1,01	1,01
220					1,04	1,05	1,05	1,06	1,06	1,06
230					1,08	1,09	1,10	1,10	1,10	1,11

Schlussbestimmungen

1. Dieser Betriebskollektivvertrag gilt für das Jahr 1957 und tritt vom Tage seiner Unterzeichnung in Kraft. Er behält seine Gültigkeit bis zum Inkrafttreten des Betriebskollektivvertrages 1958.

2. Um eine wirksame Kontrolle der Erfüllung der Verpflichtungen des Betriebskollektivvertrages vornehmen, verpflichtet sich der Vorsteher:

   a) monatlich eine Auswertung über die Erfüllung des Betriebskollektivvertrages vorzunehmen;

   b) durch die Organisierung der öffentlichen Massenkontrolle an den dafür vorgesehenen Tafeln der monatliche Stand der Erfüllung einzutragen wird;

   c) vierteljährlich in der Betriebsparteiaktivsitzung einen Bericht von Vorsteher über die Erfüllung des Betriebskollektivvertrages entgegenzunehmen und entsprechende Massnahmen zur Sicherung der Erfüllung zu beschließen;

   d) [illegible] der Betriebsparteiorganisation [illegible] der monatlichen Verpflichtungen des Betriebskollektivvertrages [illegible]

   e) [illegible] Veränderungen im Betriebskollektivvertrag in beiderseitigen Übereinstimmung zwischen Vorsteher und Betriebsgewerkschaftsleitung zu verabschieden und zum einer Delegiertenversammlung, die durch die Betriebsgewerkschaftsleitung einberufen wird, zu bestätigen und den zuständigen Stellen zur Registrierung einzureichen.

3. Der Vorsteher und die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichten sich, vierteljährlich in einer Betriebsversammlung gemeinsam über die Erfüllung des Betriebskollektivvertrages zu geben und die Rechenschaftslegungen gemeinsam vorzubereiten.

4. zur Erweiterung des Massensports im Betrieb in Verbindung mit der BGL die Belegschaft für die Massensportveranstaltungen, Frühjahrswaldlauf, Woche des Sports zu mobilisieren;

5. in Verbindung mit der BGL die Zirkeltätigkeit innerhalb der Dienststelle zu erweitern, dafür werden aus dem D-Fonds 400,— DM zur Verfügung gestellt;

<u>Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:</u>

1. Die von der Dienststellenleitung eingegangenen Verpflichtungen zu kontrollieren und zu unterstützen;

2. zur Verbesserung der kulturellen Massenarbeit werden aus der Gewerkschaftskasse folgende Mittel zur Verfügung gestellt:

1. zur Erweiterung der Betriebsbibliothek (Fachbücher und Fachzeitschriften)	300,— DM
2. zur Verbesserung des Theaterbesuchs	300,— DM
3. Internationaler Frauentag	500,— DM
4. Tag des Kindes	300,— DM
5. [illegible]feier	420,— DM
6. [illegible]	300,— DM
7. Jahresabschlußfeier	300,— DM

für die Verbesserung der Zirkeltätigkeit werden aus der Gewerkschaftskasse 400,— DM zur Verfügung gestellt;

davon für : Veranstaltungen:

1. Internationaler Frauentag	1.000,— DM
2. 1. Mai Weltfeiertag	200,— DM
3. Tag des Eisenbahners	100,— DM
4. Aktivistentag	100,— DM
5. Tag des Kindes	200,— DM
6. Kinderweihnachtsfeier	2.500,— DM
7. Betriebsausflug	2.200,— DM
8. Jahresabschlußfeier	2.200,— DM
9. Büchergeld für Studenten	1.000,— DM
10. für die Erweiterung der Betriebsbibliothek	150,— DM
11. für die Verbesserung der FDJ-Arbeit	100,— DM
12. für besondere Zwecke	131,— DM

Feststehende Summen:

a) ISC - Lek	1.600,— DM
b) Kinderferienlager (Durchführung, Verpflegung ständiger Kosten)	7.346,— DM

[illegible] der Sozialverwaltung und die Sozialbevollmächtigten ständig [illegible] ihrer Arbeit bei der Vorbereitung des vorbeugenden Gesundheitsschutzes und bei der Erforschung und Beseitigung der Krankheitsursachen anzuleiten und zu unterstützen und darauf zu achten, dass durch den Vorsteher die vorgeschlagenen Massnahmen schnellstens durchgeführt werden.

Verantwortlich : Vorsitzender und Sozialkommission ;

5. Die Betreuung erkrankter Kollegen kurzfristig aufzunehmen.
   Verantwortlich : Rat der SV und SBV der Gruppen.
6. den Kollegen, die eine Vorbeugungskur haben insgesamt: 340,-- DM zu geben ;
7. aus der Gewerkschaftskasse für Gewerkschaftsmitglieder, die besondere Verdienste beim Aufbau unserer Republik haben, insgesamt 200,-- DM zur Verfügung zu stellen;
8. die eingehenden Urlaubsberichte in den Gewerkschaftsgruppenversammlungen auszuwerten;
9. Ferienzuschüsse, insgesamt 340,-- DM an Bedürftige zu zahlen;
10. für in soziale Notlage geratene Betriebsangehörige insgesamt 700,-- DM zur Verfügung zu stellen ;
11. für Betriebsangehörige, die Dienstjubiläum haben und 5 Jahre Mitglied der FDGB sind, insgesamt 172,50 DM bereitzustellen ;
    Verantwortlich : Punkt 6 - 11 Gewerkschaftsaktiv

Abschnitt B

Aufgaben der kulturellen Massenarbeit und des Sports:

Die Dienststellenleitung verpflichtet sich:

1. die Produktionspropaganda zur vollen Ausnutzung und Verbesserung der Technik zur Anwendung der modernsten wissenschaftlichen Erkenntnisse und Neuererergebnisse, durch Vorträge der Meister und Intelligenz sowie Anschauungsmaterialien zu fördern.
   Verantwortlich : Ingenieur im techn. Büro u. BGL-Abteilung;
2. den kollektiven Theaterbesuch zu fördern und Theaterverträge abzuschliessen und aus dem Fonds 900,-- DM zur Verfügung zu stellen;
3. zur weiteren Verbesserung der kulturellen Massenarbeit insgesamt 20.334 DM zur Verfügung zu stellen :

Davon für: . . . . . .

15. für Kollegen in sozialer Notlage auf Antrag aus dem D-Fonds eine Unterstützung zu gewähren, Gesamtsumme 1.100,— DM
Verantwortlich: Vorsteher und Gewerkschaftsaktiv;
16. zur Einhaltung der gesetzlichen Arbeitszeit und systematischen Kampf zur Senkung der Überstunden und das Bummelantentums.
17. Arbeiterwohnungsbau ¶ für die AWG des Rba 1 Berlin 100,— DM aus dem D-Fonds zu überweisen;
18. bis zum 30.1. einen Urlaubsplan aufzustellen mit der Berücksichtigung, dass der Urlaub bis zum 15.12.1957 für das Urlaubsjahr 1957 abgewickelt sein muss;
a) den Urlaub ohne Unterbrechung zu gewähren;
b) durch die Urlaubsabwicklung den sicheren Betriebsablauf nicht zu gefährden;
Verantwortlich: Meister, Leiter der Abteilungen ;
19. auf Antrag nach sozialen Gesichtspunkten bei einer Urlaubsreise aus dem D-Fonds insgesamt 450,_- DM zur Verfügung zu stellen bei Vorlage einer Bestätigung
Verantwortlich: Vorsteher und Gewerkschaftsaktiv
20. die Vorbeugungskuren vordringlich solchen Kollegen zur Verfügung zu stellen, die mit gesundheitsschädigenden oder schweren Arbeiten beschäftigt sind und in ihren Leistungen in der Produktion im Vordergrund stehen und dafür aus dem Direktorfonds 400,— DM zur Verfügung zu stellen;
Verantwortlich : Bmb der SV der Fm Osb

<u>Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:</u>

1. Zur Kontrolle und Unterstützung bei der Einhaltung der Arbeitsschutzvorschriften.
2. Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit innerhalb der Belegschaft durchzuführen. Das Ziel ist, die Belegschaft zur bewussten Arbeitsdisziplin und Einhaltung der gesetzlichen Arbeitsschutzbestimmungen zu bewegen und damit zur Senkung der Unfallziffer im Betrieb beizutragen.
3. Gemeinsam mit dem Vorsteher die Anzahl der ausgebildeten Gesundheitshelfer der Deutschen Reichsbahn im Betrieb im Jahr 1957 zu verdoppeln. Um ständig erste Hilfe zu gewährleisten
Verantwortlich : Punkt 1 - 3 BGL, Arbeitsschutz;

- 7 -

3. dafür zu sorgen, dass der Monat September als Arbeitsschutzmonat erklärt wird, in dem durch Ausstellungen, Filmveranstaltungen und intensive Sichtwerbung eine besondere Aufklärung des Arbeitsschutzes erfolgt;
4. dass in den Dienststellen und Gruppen mit den verantwortlichen Funktionären monatliche Betriebs- und Arbeitsplatzbegehungen durchgeführt werden und in jedem Falle hierüber ein Protokoll angefertigt wird;
5. monatlich Auszüge aus den Arbeitsschutzbestimmungen anfertigen zu lassen und an die Meisterbezirke auszugeben. Deren Kenntnisnahme wird von allen Kollegen unterschriftlich bestätigt.
6. Vierteljährlich eine Arbeitsplatzbegehung mit den Arbeitsschutzbevollmächtigten der BGL durchzuführen und etwa vorhandene Unfallquellen sofort zu beseitigen bzw. die betreffenden Dienststellen dazu aufzufordern.
   Verantwortlich : Sachgebiet Arbeit und BV
7. einen Auszug aus den Krankenbestimmungen anzufertigen und diese an die einzelnen Abteilungen auszugeben. Die Kollegen nehmen unterschriftlich davon Kenntnis;
   Termin 15.4. 57 Verantwortlich: Bat der SV der Fm Gub.
8. die bei der BGL eingeplante Krankengeldsumme für das Jahr 1957 einzuhalten.
   Verantwortlich: Bat der SV der Fm Gub.
9. die Kollegen Pflegen die in unserem Arbeitsbereichen aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr beschäftigt werden dürfen oder können, können über die Kaderabteilung entsprechende Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden.
   Verantwortlich: Kaderabteilung
10. Für Betriebsangehörige, die eine längere oder schwere Krankheit haben oder hatten, aus dem D-Fonds auf Antrag eine Unterstützung zu gewähren;
   Insgesamt 650,— DM
   Verantwortlich : Bat der SV der Fm Gub
11. Für Betriebsangehörige bei Geburt eines Kindes eine Unterstützung von [illegible] DM zur Verfügung zu stellen ;
   Insgesamt : 300,— DM
12. bei goldener und silberner Hochzeit eine Prämie von 20,— DM und bei goldener und diamantener Hochzeit von 30,— DM zu überreichen; insgesamt: 200,— DM
13. Für Kollegen, die Dienstjubiläum haben aus den D-Fonds insgesamt: 345,— DM zur Verfügung zu stellen ;
14. den Kollegen, die in die Altersversorgung übergehen, einen Präsent im Werte von 30,— DM zu überreichen;
   Insgesamt: 210,— DM ;

6. Delegierung zu Schulen;
   Verantwortlich: Kader

7. Förderung von Frauen und Jugendlichen;
   Verantwortlich: Kader

8. Mit jedem Beschäftigten bei der Einstellung einen Arbeitsvertrag abzuschliessen, aus den die Art der Tätigkeit und die entsprechende Bezahlung auf Grund der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ersichtlich ist.
   Verantwortlich: Kader

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. Alle Arbeiter und Angestellten ständig über das Leistungsprinzip und die technisch-begründeten Arbeitsnormen aufzuklären; die in den Kollektiven mitarbeitenden Gewerkschaftsfunktionäre durch regelmässige Beraterrgen und Schulungen anzuleiten;
2. die Kontrolle über die richtige Anwendung der Lohn- und Gehaltsordnung, über die richtige Einstufung der Arbeiter und der Angestellten nach den Tätigkeits- und Qualifizierungsmerkmalen, über den Einsatz der Arbeiter und Angestellten entsprechend ihrer Qualifikation sowie über die Einhaltung und richtige Anwendung des Lohnfonds durchzuführen und für die Durchführung des Leistungsprinzips zu kämpfen;
   Verantwortlich: Kommission Lohn- und Arbeit und Schulung

Abschnitt C

Aufgaben zur Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes der Sozialversicherung der Arbeiterversorgung und des Feierdienstes.

Zur Gewährleistung des Rechts der Werktätigen auf Gesunderhaltung und Sicherheit im Produktionsprozess verpflichtet sich die Betriebsleitung:

1. den gesamten Produktionsablauf so zu organisieren, dass die Gesetze, Verordnungen und einschlägigen Arbeitsschutzbestimmungen eingehalten und die neuesten sicherheitstechnischen Erkenntnisse angewandt werden;
2. zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zum Schutze der Werktätigen folgende Mittel zur Verfügung zu stellen und zweckgebunden und termingerecht zu verwenden:

Beschaffung von Arbeitsschutzkleidung	3.875,-- DM
für Instandsetzung der Arbeitsschutzkleidung	700,-- "

und über die Durchführung der Arbeitsschutzvereinbarung einmal im Quartal vor der Belegschaft Rechenschaft über die Erfüllung abzulegen;

6. Mit dem Gewerkschaftsaktiv das Vorschlag- und Erfindungswesen durch Vorträge und Artikel an der Wandzeitung popularisieren, um so eine gute Beteiligung zu erreichen.
Verantwortlich : BGL - Kommission - Schulung

A b s c h n i t t B

Betriebliche Bestimmung zur Regelung der Entlohnung und Arbeitsnormung, Aufgaben zur Heranbildung von fachlichen Nachwuchs und zur Qualifizierung der Werktätigen.

Die Entlohnung der Arbeiter und Angestellten erfolgt nach dem Leistungsprinzip in Abhängigkeit von der volkswirtschaftlichen Bedeutung, der Schwere und Kompliziertheit der Arbeit, der Qualität der geleisteten Arbeit. Die Grundlage für die Entlohnung der Arbeiter und Angestellten sind die gesetzlichen Bestimmungen und die gültigen Lohnvereinbarungen.

Die Dienststellenleitung verpflichtet sich:

1. die für die Deutsche Reichsbahn für das Planjahr 1957 geltenden tariflichen Lohn- und Gehaltssätze - sowie Lohnanlagen - und die gesetzlichen Bestimmungen für die Entlohnung der Arbeiter und Angestellten einzuhalten. Die Einstufung der Arbeiter und Angestellten in die Lohn- und Gehaltsgruppen erfolgt nach den geltenden Eingruppierungsrichtlinien und den Laufbahnbestimmungen;

a) die bestätigten Lohn- und Gehaltssumme im Verhältnis zur Erfüllung des Produktionsplanes einzuhalten und unter Beachtung des Leistungsprinzips zu verwenden;
Verantwortlich: Vorstehr- Sachgebiet Arbeit- Hauptbuchhalter.

2. Fehlende TAN- oder VAN- durch den TAN-Bearbeiter weiter zu erstellen um damit den Leistungslohn weiter zu fördern;
Verantwortlich: SP- Ing. und Meister

3. Zur Aufstellung von Materialverbrauchsnormen für die Wartung und Unterhaltung;
Verantwortlich: SP - Posten, Ing.

4. Bis zum 15.3.1957 in Zusammenarbeit mit der BGL eine betriebliche Prämienvereinbarung zu erarbeiten;
Verantwortlich: Dienststellenleitung und Betriebsgewerkschaftsltg.

5. Um eine Erhöhung der Qualifikation unserer Kollegen zu erreichen einen Schulungsplan nach den von der Verwaltung festgelegten Richtlinien ausarbeiten und Einhaltung der Reihenfolge bei der Qualifizierung zum Facharbeiter nach Klasse I und Klasse II.

9. die ~~fehlenden~~ fehlenden Schalt- und Kabelpläne bis zum August anfertigen zu lassen und für eine laufende Ergänzung zu sorgen.
   Verantwortlich: SF-Posten, Ing. und Linienstelle.
10. bis zum 1.4.1957 eine einwandfreie Klärung über den Verschluss von gemeinsamen Schaltstellen mit den zuständigen Signalmeistereien zu schaffen.
   Verantwortlich: Vorsteher
11. Verpflichtet sich zur Einführung von Neuerermethoden.
12. die Bearbeitungszeit der Verbesserungsvorschläge auf 10 Tage zu senken. Den Kollegen, die Vorschläge einreichen, innerhalb von drei Tagen über die Registrierung Nachricht und bei längerer Bearbeitungsdauer Zwischenbescheid zu geben und die anwendbaren Verbesserungsvorschläge entsprechend ihren Nutzen zu belohnen.
   Verantwortlich: BFB-Bearbeiter

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich:

1. den sozialistischen Wettbewerb der Arbeiter, des ingenieurtechnischen Personals und der Angestellten zu organisieren; ihn auf die volle Ausnutzung der vorhandenen und Anwendung einer neuen Technik sowie neuer Arbeitsmethoden zu lenken, denn das ist eine Form der Planerfüllung bei bester Qualität die Durchführung der 45-Stunden-Woche sicherzustellen.
   Verantwortlich: BGL-Kom.
2. in Zusammenarbeit mit der Dienststellenleitung die Wettbewerbe in allen Abteilungen zu organisieren, in den Produktionsberatungen die Mängel und Schwierigkeiten zu beachten und damit die Durchführung zu ermöglichen.
   Verantwortlich: Die Gruppenorganisatoren.
3. jeden Monat bis zum 10. gemeinsam mit dem Vorsteher die Bedingungen für den sozialistischen Wettbewerb auszuwerten und mit der Belegschaft zu diskutieren.
4. darauf zu achten, dass die Wettbewerbsergebnisse bekanntgegeben, die besten Leistungen an den Wettbewerbstafeln veröffentlicht werden und eine monatliche Auswertung erfolgt.
   Verantwortlich: BGL-Kommission (Wettbewerbe).
5. gemeinsam mit dem Vorsteher und unter Mitarbeitung der entsprechenden Gewerkschaftsgruppen, diejenigen Betriebsangehörigen für staatliche Auszeichnungen vorzuschlagen, die hervorragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb vollbringen.
   Verantwortlich: 1. BGL-Vorsitzender

6. Mit dem Gewerk
durch Vortrag
eine gute Bet
Verantwortlic

Deutsche Reichsbahn
Vormeldemeisterei Ostbahnhof

Berlin O 17, den 4.2.1957
Markgrafendamm/Werkstättengel.

1. Entwurf des B K V 1957

Abschnitt A

Aufgaben in der Produktion zur Planerfüllung zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur Erzielung einer hohen Qualität.

Die Dienststellenleitung verpflichtet sich zur Erfüllung dieser Aufgaben unter Beachtung des Prinzips strengster Sparsamkeit.

1. durch die höchste Ausnutzung der vorhandenen Technik, die Arbeitsproduktivität ständig zu steigern mit dem Ziel, die staatlichen Aufgaben zu erfüllen unter gleichzeitiger Senkung der Selbstkosten um 0,5 %;
2. den Betriebsplan 1957 wertmäßig auf die Meisterbereiche bis zum 21 Februar 1957 aufzugliedern und dafür zu sorgen, dass die Planerfüllung der Belegschaft in den Meisterbereichen erläutert und monatlich durch Leistungskurven zur Kenntnis gegeben wird;
3. auf Grund der Betriebsanalyse mit den Mitgliedern der Kontrolleurkollektiv monatlich Arbeitsbesprechungen durchzuführen um die erforderlichen Massnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu beschliessen;
4. den für die Wartung und Unterhaltungsarbeiten aufgestellten Plan auf die Durchführung und Qualität monatlich zu überprüfen. Verantwortlich: die zuständigen [illegible]-Posten Ing. und Meister in den Betrieben.
5. als Voraussetzung zur Organisierung des sozialistischen Wettbewerbs in den Meisterbereichen die wichtigsten Plan-Kennziffern, wie Produktionsplan und Materialkosten, jeweils bis zum 5o. des Vormonats bekanntzugeben und zu erläutern;
6. dafür zu sorgen, dass die Meister in der ersten Woche jeden Monats einen Plan- Ist- Vergleich erhalten und den Gewerkschaftsorganisatoren bei der Vorbereitung der Produktionsberatungen, Hilfe geleistet wird;
7. [illegible] Planerfüllung und somit Zuführung zum Prämienfonds, die besten Organisatoren der Produktion im sozialistischen Wettbewerb zu prämiieren.
8. bis zum . . . . . eine Liniensteller in Markgrafendamm einzurichten.

[illegible] Dienststellenleitung.